З Днем Повітряних Сил Збройних Сил України!

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

1 – 6 серпня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 31 (591)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЛИСТ ДО РЕДАКЦІЇ:

ПОТРІБНА ДОПОМОГА

Обращаюсь с надеждой на помощь моему сыну Александру, 1991 года рождения. В возрасте 16 лет ему диагностировали опухоль спинного мозга, которую удалили в Киевском институте нейрохирургии. После проведения операции гистологический диагноз оказался неутешительным – опухоль злокачественная: анапластическая эпендимома. Последовали четыре курса химиотерапии, еще одна операция, лучевая терапия. Мальчик опять учится ходить, жить, учится в институте, общается с друзьями.

Но при проведении МРТ в августе 2009 года диагностирован рецидив болезни – опухоль в головном мозге. В результате третьей операции Саша стал полным инвалидом: парализованы руки, ноги, нарушена речь. После проведения лучевой терапии Саша находит в себе силы жить и бороться за свою жизнь. Пока ему не исполнилось 18 лет, Саша частично получал лечение за счет государства. Теперь он снят с детского учета и все проблемы по лечению полностью легли на плечи родителей. Шесть курсов препарат Темодал (стоимость каждого – 1500 долларов), операция Кибернож (стоимостью 15000 долларов) были оплачены из личных денежных запасов и с помощью Сашиных друзей и других неравнодушных людей. К сожалению, болезнь не отступает, ресурсы по лечению на Украине исчерпаны полностью. Украинские врачи не берутся нас лечить.

В 2011 году мы обратились в немецкую клинику "Рехтс дер Изар" г. Мюнхен, где 21 июня сделали операцию, для проведения которой, мы, наделав много долгов, собрали 25500 евро. Сейчас Саше нужна еще одна операция, которая будет стоить столько же. Кроме того, назначено лечение препаратом Авастин 10мг/кг, то есть 900 мг внутрикапельной инфузии каждых две недели в течение полугода. Месячная стоимость курса Авастина – около 10000 евро.

Саша уже столько перенес! Врачи признают, что таких страданий хватило бы на десять жизней, но Саша очень хочет ЖИТЬ и борется за свою жизнь. У нас, родителей, кроме желания помочь и долгов, уже ничего не осталось, поэтому обращаюсь за помощью к вам.

С уважением, мама Александра, военнослужащая в\ч А 2166 Воздушного командования "Запад" прапорщик Ирина Быстриченко.

Адрес для почтовых переводов:
Украина, г. Львов, ул. Демнянскя, дом 6-а, кв.106
Контактный телефон: +3 (8095) 47-34– 356
e-mail:bystrychenko.iryna@gmail.com
Для банковских платежей: ПриватБанк
одержувач: Бистриченко Ірина Володимирівна
№ рахунку 29244825509100
МФО 305299 ЄДРПОУ 14360570
Призначення платежу: "Благодійна допомога для Бистриченка Олександра"
Суть платежу: 4405885015470492

Доставили повітряним транспортом



На Львівщині, у Міжнародному центрі миротворчості і безпеки завершуються українсько-американські тактичні навчання "Репід Трайдент-2011". В межах навчань відбулось спільне десантування аеромобільних та повітрянодесантних підрозділів України, Молдови, Канади та Білорусі. За легендою військовослужбовці мали висадитись у зоні конфлікту на території віртуальної країни "Кафірістан" та знешкодити незаконні озброєні формування, які загрожують мирному життю мешканців "Кафірістану".

Закінчення на 3 стор.



НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Українці десантували пакистанський "спецназ"

У Республіці Ліберія, де завдання Місії ООН виконує український 56 окремий вертолітний загін, відбулось тренування підрозділу спеціального призначення Республіки Пакистан. Одна з елітних бойових частин цієї країни відпрацьовувала десантування штурмовим способом з вертольота Мі-8, а також евакуацію військ в екстремальних умовах. Проведення навчань забезпечували українські авіатори. Льотно-підйомному складу було досить непросто. Подібні завдання екіпажі вже виконували на Батьківщині, однак у пакистанців своя специфіка.

Тренування проходило на пакистанській базі, поблизу Монровії. Вертоліт Мі-8, яким керував заступник командира загону з планування та застосування авіації майор Олександр Бала, облетів майданчик і, з першою штурмовою групою на борту, вийшов на позицію. Він завис на висоті близько 20 метрів над місцем висадки, а з його черева, один за одним, спустилося два десятки пакистанських "спецназівців". Потім екіпаж Мі-8 евакуйовував десант із оточення умовним супротивником. "Спецназівці" чіплялися за трос, а вертоліт транспортував їх до безпечного місця у, так би мовити, "підвішаному" стані.

Пакистанці розповіли, що так тренуються далеко не вперше і добре знають конструкцію вертольота Мі-8, а саме нюанси із закріпленням на його борту тросів та іншого штурмового обладнання. Завдання ж наших льотчиків полягало у бездоганному управлінні вертольотом, дотриманні заходів безпеки, а також у чіткій взаємодії з пакистанськими колегами.

Закінчення на 3 стор.

З НАГОДИ СВЯТА

Товариші генерали, офіцери, сержанти, солдати, працівники Збройних Сил України! Шановні ветерани!

Від імені військової ради Командування Повітряних Сил Збройних Сил України та себе особисто щиросердечно вітаю Вас з професійним святом – Днем Повітряних Сил Збройних Сил України.

Формування у 2004 році Повітряних Сил стало важливим складовим елементом подальшого розвитку Збройних Сил України. За короткий період Повітряні Сили стали могутнім видом Збройних Сил України, гарантом безпеки і непорушності повітряних кордонів нашої Вітчизни, спроможним якісно виконувати покладені завдання.

Особовий склад Повітряних Сил Збройних Сил України, вірний славним традиціям Військово-Повітряних Сил і Військ Протиповітряної оборони, з честю виконує свій обов'язок перед народом, демонструє вірність військовій присязі, високий бойовий вишкіл та професіоналізм.

У цей святковий день висловлюю слова щирої вдячності всім, хто сьогодні знаходиться на сторожі мирного неба незалежної України, ветеранам Збройних Сил України, які стояли у витоків створення нового виду військ.

Бажаю усім доброго здоров'я, миру і злагоди, щастя і процвітання, наснаги та нових звершень у справі зміцнення боєздатності Повітряних Сил Збройних Сил України!

З повагою

Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант С.І. Онищенко.

"ЄВРО-2012"

Для підвищення безпеки під час "Євро-2012" Швейцарія пропонує "SKYGUARD"



2 серпня у Вінниці відбулася робоча зустріч делегації Командування Повітряних Сил Збройних Сил України з аташе з питань оборони при Посольстві Швейцарської Конфедерації в Україні полковником Крістофом Бруном. Українську військову делегацію очолював заступник командувача Повітряних Сил з бойової підготовки – начальник управління бойової підготовки Командування Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенант Віктор Сідаш.

Метою зустрічі стало ознайомлення з можливостями швейцарської системи контролю за повітряним простором "SKYGUARD" та визначення перспектив подальшого співробітництва між видами збройних сил обох держав.

Полковник Крістоф Брун детально ознайомив українських військових із системою "SKYGUARD", а також розповів про особливості її роботи в єдиній системі контролю за повітряним простором.

– Системи контролю за повітряним простором "SKYGUARD" – це новітня система протиповітряної оборони, розроблена в Швейцарії, яка пройшла успішне випробовування у 2008 році під час проведення чемпіонату Європи з футболу. Окрім того, ми використовуємо її для забезпечення безпеки у повітряному просторі в ході щорічного проведення економічного форуму, який проходить у Давосі, – зазначив полковник Крістоф Брун.

Іноземний гість також зазначив, що швейцарська сторона, яка має великий досвід із зазначених питань, готова розглянути можливість щодо залучення даної системи контролю за безпекою повітряного простору в ході проведення в Україні фінальної частини "Євро-2012".

У свою чергу, генерал-лейтенант Віктор Сідаш подякував іноземному гостю за цікаву пропозицію та висловив упевненість в тому, що дана інформація буде ретельно опрацьована і відповідні пропозиції керівництва Міністерства оборони та Збройних Сил України будуть доведені до швейцарської сторони.

Роман Юрчило.
Прес-центрКПС ЗС України.

АВІАБУДУВАННЯ

"МАУ" експлуатуватиме Ан-148

Українські авіакомпанії оновлюють свій парк повітряними суднами вітчизняного виробництва. 3 серпня 2011 року ДП "Антонов" передало регіональний реактивний літак Ан-148-100, побудований "Серійним заводом "Антонов", авіакомпанії "Міжнародні авіалінії України". Участь у церемонії передачі літака взяв Віце-прем'єр-міністр України – Міністр інфраструктури Борис Колесніков.



Починаючи з 18 серпня літак виконуватиме як внутрішні, так і міжнародні рейси. Це третій літак Ан-148-100, який передається українській авіакомпанії. Два інші літаки успішно експлуатує авіакомпанія "АероСвіт". З червня 2009 року ці літаки вже освоїли близько 30 внутрішніх і міжнародних авіамаршрутів, перевезли понад 140 тис. пасажирів. Наліт одного літака сягає 280 годин на місяць.

– Це важлива подія у рамках програми, яку започатковує Уряд – стимулювання українських авіакомпаній купувати повітряні судна вітчизняного виробництва та оновлювати свої авіапарки новими літаками типу Ан-148 та Ан-158, розробленими ДП "Антонов", – сказав Борис Колесніков.

За словами Віце-прем'єр-міністра України, особливу увагу Уряд звертає на встановлення конкурентоспроможних цін на ставки лізингу літаків вітчизняного виробництва для можливості конкурувати з "економікою" літаків західного виробництва.

– Завдання Міністерства інфраструктури України – забезпечити авіакомпаніям вигідні лізингові умови, на яких вони працюють, наприклад, з Airbus, Embraer, Bombardier, – сказав він. – Наше завдання – щоб українські авіакомпанії використовували українські літаки... Українські авіакомпанії готові сьогодні купувати якісні, надійні та економічно вигідні літаки. Попит на українські літаки, вироблені м ДП "Антонов", є.

Віце-прем'єр-міністр України зазначив, що він не має жодного сумніву щодо того, що замовлення на літаки українського виробництва будуть.

– Передача Ан-148 ще одній авіакомпанії – важлива подія і для нашого підприємства, і для всіх учасників програми, – сказав Президент – Генеральний конструктор ДП "Антонов" Дмитро Ківа. – Літак впевнено освоює повітряні траси, а головне – він подобається пасажирам. Сьогодні, ґрунтуючись на результатах роботи перших літаків Ан-148 на комерційних лініях, ми робимо все можливе для забезпечення комплексної підтримки замовника в будь-який день тижня і час доби.

Дмитро Ківа також додав, що за належної підтримки з боку Уряду ДП "Антонов" здатне виготовити до 2015 року 50 літаків сімейства Ан, зокрема Ан-148 та Ан-158.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

ДЯКУЄМО ЗА СЛУЖБУ

На заслужений відпочинок

У Криму у Державному науково – випробному центрі Збройних Сил України урочисто провели на заслужений відпочинок одного з кращих фахівців – начальника управління забезпечення навчання військ генерал-майора Олександра Горобця.





Директор Державного науково-випробного центру Збройних Сил України, Заслужений льотчик-випробувач СРСР, Герой України генерал-майор Юрій Тішков, колеги по службі, офіцери, працівники військового наукового закладу тепло привітали Олександра Васильовича. Генерал Горобець присвятив 40 років свого життя Збройним Силам, 10 із яких – випробному центру.

– За час служби Олександр Васильович пройшов шлях від курсанта Бакинського вищого загальновійськового командного училища до генерал-майора – заступника начальника Державного науково-випробного центру Збройних Сил України – начальника управління забезпечення навчання військ, – зазначив Юрій Тішков. – Брав участь у бойових діях у складі окремого батальйону на території колишньої Югославії. За період служби зарекомендував себе вмілим керівником, дисциплінованим офіцером, грамотним фахівцем.

У складних, і здавалося б, безвихідних ситуаціях принциповість, чесність, наполегливість, ініціативність та професіоналізм Олександра Васильовича не раз ставали гідним прикладом для наслідування офіцерів, наукового колективу, всього особового складу Центру. За його плечами – насичений професійний військовий шлях, значні здобутки в організації підготовки та проведення бойових стрільб з залученням підрозділів усіх видів і родів військ вітчизняних Збройних Сил.

Руслан Семенюк. РМЦ МОУ. АР Крим.

ОГОЛОШЕННЯ

Організаційний комітет та Київський Фонд ветеранів ВПС повідомляє, що 3 вересня (субота) 2011 року об 10 годині на території Національного університету оборони України (пр. Повітряфлотський, 28) відбудеться зустріч наукових та науково-педагогічних працівників, військовослужбовців і випускників Київського вищого військового авіаційного інженерного училища (КВВАІУ) – Київського інституту Військово-Повітряних Сил (КІ ВПС) з нагоди 60-ти річчя з дня створення. Для відзначення цієї дати виготовлено пам'ятний нагрудний знак, який можна придбати в оргкомітеті. У програмі зустрічі: урочиста частина, спогади ветеранів, концерт, тощо.

За додатковою інформацією звертатися до голови оргкомітету Лужбіна Віктора Миколайовича за тел. 515-53-64, 097-364-05-32. Щодо придбання пам'ятного нагрудного знаку – до Васягіна Дмитра Валерійовича за тел. 067-444-28-71.

Голова Ради ветеранів 17 ПвА та Київського Фонду ветеранів ВПС генерал-лейтенант авіації М.П.Крюков.

"РЕПІД ТРАЙДЕНТ-2011"

Доставили повітряним транспортом

Закінчення. Початок на 1 стор.

Доставити миротворців до місця призначення можна лише авіацією. Відтак до проведення операції залучили два екіпажі літаків Іл-76МД бригади транспортної авіації з Мелітополя. Очолив їх начальник відділу транспортної авіації управління підготовки та застосування авіації Командування Повітряних Сил полковник Олександр Пасіченко. Разом з ним виконували польоти помічники командира майори Микола Мурашко та Євген Новіков, штурмани підполковник Федір Шевченко, майори Олег Ретунський і Олексій Онищенко, борттехнік капітан Олег Дюдін, старший повітряний стрілець прапорщик Олександр Ковалик, старші повітряні радисти капітан Сергій Хоменко та прапорщик Іван Третьяк, бортрадист з авіаційно-десантного обладнання капітан Валерій Тарасенко.

– Доставка повітряного десанту для наших екіпажів – це звичайне завдання, – розповідає полковник Олександр Пасіченко, – для його виконання ми здійснили переліт з Мелітополя до Івано-Франківська. Тут зустрілись з нашими американськими колегами – пілотами літаків С-130. Прийняли на борт десантників і взяли курс на яворівський полігон. Американські літаки йшли за нами. Один політ тривав годину і десять хвилин. За цей час ми доставили аеромобілістів до місця призначення і повернулись на аеродром. На викидку десанта нам відводиться 30 секунд. Після цього літак залишає зону десантування. Залишити борт літака за цей час встигає лише половина аеромобілістів. Тож ми робимо другий захід. За один політ ми доставляємо 126 бійців. С-130 трохи менше.

Протягом двох днів українські екіпажі здійснили чотири польоти і, відповідно, вісім десантувань.

– Це дуже важливий етап навчань. Командування і наші підлеглі з нетерпінням чекали його, адже це були перші стрибки за участі представників різних країн. Десантування відбувалося зі зброєю та спорядженням, з використанням українських парашутів ДПС. Американські парашутисти здійснили 150 стрибків з літаків С-130 використовуючи парашутну систему Т-10-D, – розповів керівник стрибків начальник повітрянодесантної служби – заступник начальника аеромобільних військ командування Сухопутних військ Збройних Сил України полковник Юрій Галушкін.

Самі десантники не приховують задоволення від таких тренувань. Кажуть, під час десантування відчувають себе не військовослужбовцями різних країн, а єдиним великим десантним братерством.

– Подібні навчання є дуже важливими для нас, – зазначив начальник штабу-перший заступник командира повітряно-десантної бригади полковник Михайло Забродський. – Значення їх важко переоцінити. Я проходив службу у миротворчій місії і можу стверджувати, що іноді одна необережна, невиважена дія миротворця може перекреслити багатомісячні зусилля дипломатів і миротворчих контингентів з підтримання стабільності в регіоні. На цих навчаннях ми тренуємося для того, аби не допускати помилок у майбутньому.

Владислав Назаркевич. "Крила України".

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Українці десантували пакистанський "спецназ"





Закінчення. Початок на 1 стор.

– Такі тренування надзвичайно складні та відповідальні для екіпажу, – розповідає майор Олександр Бала, – адже тут йдеться про життя людей. Треба бути максимально зосередженим аби витримати висоту, місце, врахувати потік повітря від гвинта та інші чинники.

Нам не дуже сприяла погода: був бічний вітер і дощ, до того ж, "спецназівці" метушились у вантажній кабіні. А коли вертоліт зависає в повітрі усе це розбалансовує машину і доводиться її постійно "тримати" за допомогою органів управління. І так, щоразу, протягом 20 хвилин.

Льотчик розповів, що це неоціненний досвід особисто для нього та всього екіпажу. Можливо, у недалекому майбутньому він знадобиться і на Батьківщині, для проведення тренувань вже українських "командос".

Тож протягом цього навчання екіпаж Мі-8 здійснив близько десяти десантувань штурмовим способом і майже стільки ж евакуацій особового складу. Пакистанські колеги високо оцінили майстерність та професіоналізм льотно-підйомного складу і з нетерпінням чекають нових тренувань за участю українських миротворців.

Юрій Ігнат. Ліберія.

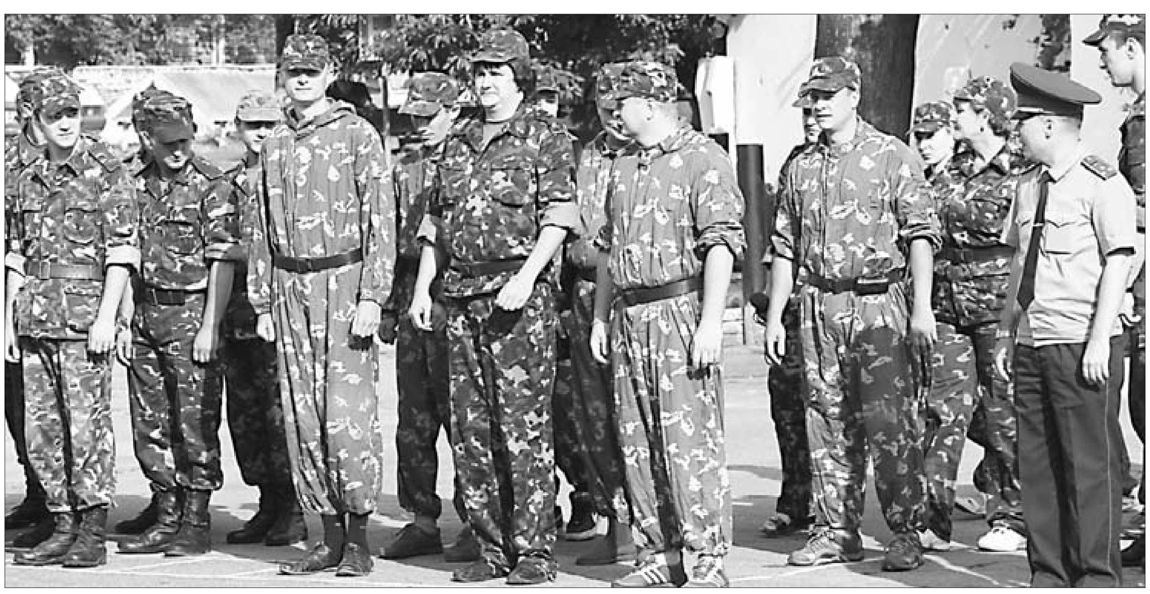
Фото автора.

ДЕНЬ У ВІЙСЬКАХ ЗВ'ЯЗКУ

Як у Вінниці "мобілізували" цивільних журналістів

З нагоди Дня Повітряних Сил ЗС України та Військ зв'язку представники Друкованого органу Міністерства оборони України "Крила України" разом із особовим склад окремого полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України провели для представників центральних і регіональних ЗМІ прес-проект "Один день у Військах зв'язку".

Усі учасники проекту довгий час плідно співпрацюють із журналістами нашого видання. Вони разом із нами їздять у відрядження до військових частин, працюють на аеродромах, полігонах у люті морози та спеку, щоб згодом завдяки їхнім матеріалам громадськість могла дізнатися чим живе військо. Але цього разу головними героями матеріалів стали самі автори. Адже за сценарієм прес-проекту їх "призвали" до лав Збройних Сил України.





Варто зазначити, що подібний захід на базі військової частини проходив п'ять років тому і був організований завідувачкою редакції телебачення "ВДТ-6" Мариною Тепленко. Як "досвідчений воїн", вона і цього разу в строю.

Щоб медійники відчули себе військовими, їх переодягнули в армійські однострої. Із числа офіцерського складу визначили командира. Таким чином з 8-ої години ранку особовий склад окремого полку зв'язку, командиром якого підполковник Олександр Горбатюк, поповнився ще 18 "військовиками". І з цієї ранньої години часу на відпочинок в учасників проекту не було – вони почали навчатися елементарним азам армійської служби.

– Будні військових зв'язківців, – говорить командир військової частини підполковник Олександр Горбатюк, – це навчання, щоденні чергування, використання складного обладнання і передача даних. У повсякденному армійському житті із абсолютною точністю підтверджується істина, що зв'язок – це "нерв" війська. Без нього величезна і потужна військова машина – як сліпий паралітик. Під час бойових дій точність та своєчасність отриманої інформації може буквально за кілька секунд змінити хід війни і, можливо, усієї історії.

Воїни-зв'язківці до проекту поставилися із розумінням, продумавши пункти сценарію проекту, розуміючи, що не кожен з "новобранців"-хлопців, не кажучи вже про дівчат, проходив строкову службу. Беручи це до уваги, робота із журналістами будувалася за девізом – розкажи, покажи і згодом на практиці закріпи.

Разом із особовим складом військової частини журналісти розпочали день з загального шикування та ритуалу підняття Державного прапора.



Кожен військовий повинен вміти розбирати і збирати зброю згідно із нормативами, зокрема автомат Калашникова. Після декількох демонстрацій досвідченими військовослужбовцями, її розпочали виконувати й журналісти. На перший погляд важко, але завзяті тренування – і медійники справно оволоділи цими навичками. Ось і кращі результати серед "новобранців": за 20 секунд виконали неповне розбирання АК-74.

За задумом прес-проекту, журналістів навчили й злагодженим діям під час застосування противником зброї масового ураження. Виявляється, важко з протигазом подружитися. Але недарма в армії говорять: "Не вмієш – навчимо!" Цього разу спрацював девіз на всі сто! Тепер цивільні журналісти, деякі з яких уперше вдягли протигаз, вправно володіють і навичками одягання загальновійськового захисного комплекту. Хоча не легко це давалося: стільки застібок, мотузків та й комфорту в спекотну погоду мало… А ще – дим від шашок. Та з часом дії відпрацьовуються майже до автоматизму.

Закінчення на 6 стор.



Генерал-лейтенант Сергій Онищенко:

“Повітряні Сили Збройних Сил України – гарант цілісності й незалежності держави...”

Повітряні Сили – вид Збройних Сил України, який вважається одним із головних носіїв бойового потенціалу Збройних Сил і є важливим гарантом цілісності і незалежності нашої держави. Повітряні Сили були сформовані на базі Військово-Повітряних Сил та Військ Протиповітряної оборони і є єдиним видом Збройних Сил, що в умовах мирного часу виконує бойове завдання з охорони державного кордону у повітряному просторі та протиповітряної оборони важливих державних об’єктів. У 2007 році, враховуючи значення Повітряних Сил Збройних Сил України у забезпеченні обороноздатності держави, було встановлено свято – День Повітряних Сил Збройних Сил України. Це свято відзначається щороку у першу неділю серпня.

Повітряні Сили сьогодні є найбільш молодим видом Збройних Сил України, який сформовано на базі Військово-Повітряних Сил та Військ ППО на початку 2005 року. Цей процес був не легким і супроводжувався запеклими дискусіями між військовими фахівцями. Неодноразово змінювались державні нормативні акти, якими визначалось спільне або окреме існування сил та засобів авіації і протиповітряної оборони.

У подальшому в ПС ЗСУ, відповідно до Державної програми розвитку ЗСУ на 2006-2011 рр., успішно проводяться заходи, спрямовані на підвищення їх боєздатності та оперативних спроможностей виду. Розпочато процес створення автоматизованої системи управління авіацією та протиповітряною обороною, побудову єдиного радіолокаційного поля в рамках автоматизованої системи управління.

Наступним етапом стало удосконалення елементів системи управління, структур з’єднань та частин. У цей же період переформовані авіаційні винищувальні бригади, штурмова авіаційна бригада, авіаційна бригада бомбардувально-розвідувальна в бригади тактичної авіації, а авіаційні бригади транспортні – в бригади транспортної авіації. Подальше їх удосконалення відбувається шляхом оптимізації чисельності, покращення якості людських ресурсів, опанування нових форм і способів застосування, оснащення новими та модернізованими зразками озброєння і військової техніки, підвищення рівня підготовки.

На даному етапі Повітряні Сили – це високоманеврений вид Збройних Сил, призначений для попередження про напад повітряного противника, захисту важливих адміністративно-політичних центрів і прикриття промислово-економічних районів, угрупувань Збройних Сил, важливих військових та інших об’єктів від ударів з повітря, завоювання переваги у повітрі, авіаційної підтримки військ, висадки повітряних десантів та боротьби з десантами противника на землі і у повітрі, здійснення повітряних перевезень, тощо.

До виконання завдань бойового чергування з охорони державного кордону у повітряному просторі та протиповітряної оборони важливих державних об’єктів щоденно залучається понад 3000 осіб, до 400 одиниць озброєння та військової техніки. Черговими силами здійснюється протиповітряна оборона державного кордону України в повітряному просторі загальною протяжністю близько 7000 кілометрів. У середньому за добу виявляється та супроводжується близько 1500 цілей. Тільки з початку 2011 року виявлено і проведено понад 320 тис. цілей, виявлено 11 порушень правил використання повітряного простору України.

Неодноразово, під час проведення перевірок Президентом України – Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України, Міністром оборони України, чергові сили з протиповітряної оборони оцінювались як “готові до виконання завдань за призначенням”. Лише у 2011 році чергові сили перевірялись майже 90 разів, із них 19 разів польотами контрольних цілей та 18 разів – імітованими цілями.

Стан бойової готовності чергових сил та засобів, рівень підготовки командирів, штабів, офіцерів органів управління, особового складу забезпечують безумовне виконання завдань з протиповітряної оборони. Крім того, у Повітряних Силах створено та утримується відповідно до встановлених вимог необхідний запас матеріальних засобів.

Сьогодні на захисті повітряного простору України знаходяться літаки третього та четвертого покоління – бомбардувальники Су-24М, винищувачі Су-27, Міг-29, штурмовики Су-25, розвідники Су-24МР, транспортні літаки Ан-26, Іл-76МД, які за своїми можливостями та тактико-технічними характеристиками не поступаються кращим зразкам бойової авіаційної техніки провідних авіаційних держав. Війська протиповітряної оборони оснащені високоефективними зенітними ракетними комплексами дальньої дії типу С-200 та середньої дальності типу С-300, Бук-М1, радіолокаційними засобами, окремі із яких здатні здійснювати видачу радіолокаційної інформації у реальному часі.

У 2011 році, згідно з планом бойової підготовки авіація, зенітні ракетні, радіотехнічні та спеціальні війська виконують завдання щодо підтримання належного рівня бойової підготовки та виучки особового складу постійним удосконаленням своїх професійних навичок під час тренування та в ході планових тактичних навчань.

Зокрема, головні зусилля у підготовці авіаційних частин спрямовані на підтримання досягнутого рівня натренованісті визначених екіпажів тактичної авіації, в першу чергу екіпажів винищувальної авіації, що залучаються до несення бойового чергування з ППО, транспортної авіації, задіяних до виконання першочергових завдань,а також льотно-інструкторського складу.

В умовах сьогоднішнього фінансування, у поточному році, нам все ж вдалось, підвищити справність авіаційної техніки та організовано розпочати бойову підготовку авіаційних частин. Завдяки грамотному розподілу виділеного авіаційного пального, авіаційні частини зуміли зберегти кількість підготовленого льотного складу та підготувати близько 20 молодих льотчиків до рівня “Військовий льотчик 3-го класу” на навчально-тренувальних літаках Л-39, з подальшим їх перенавчання на основні типи бойових літаків, що знаходяться на озброєнні у авіаційних частинах.

Основні зусилля підготовки зенітних ракетних та радіотехнічних військ у нинішньому навчальному році спрямовані перш за все на практичне виконання з’єднаннями та частинами визначеного переліку завдань. Головним пріоритетом залишається нарощування боєздатності підрозділів, які входять до Об’єднаних сил швидкого реагування, підвищення маршової підготовки механіків-водіїв та водіїв, а також підготовка підрозділів, які несуть бойове чергування з протиповітряної оборони.

Одним із важливих цьогорічних заходів підготовки стало проведення у червні тренування з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій техногенного, природного характеру та можливих терористичних актів на базі однієї із військових частин логістики, що на Хмельниччині. Проведення зазначеного заходу дало змогу практично відпрацювати питання організації взаємодії з місцевими органами виконавчої влади, підрозділами МНС, МВС, підрозділами військово-медичних структур.

У з’єднаннях та частинах виду, сьогодні тривають планові практичні заходи підготовки бойових обслуг, які визначені для проведення тактичних навчань з бойовою стрільбою.

Вінцем бойової підготовки Повітряних Сил ЗС України протягом 2011 року стане комплекс тактичних (тактико-спеціальних) навчань “Адекватне реагування 2011” під загальним керівництвом начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України. В рамках заходу будуть проведені бойові стрільби (імітованими пусками зенітних керованих ракет) підрозділами зенітних ракетних військ на полігоні “Чауда”, льотно-методичний збір, виконання бойових стрільб по повітряних мішенях та виконання комплексу льотно-тактичних вправ з практичним бомбометанням та пусками ракет винищувальної авіації, тактико-спеціальне навчання з окремим полком дистанційно-керованих літальних апаратів з веденням повітряної розвідки та забезпеченням мішенями бойових стрільб підрозділів зенітних ракетних військ та авіації Повітряних Сил Збройних Сил України.

До цього масштабного заходу планується залучити: від авіації понад 30 літальних апаратів та екіпажі (Су-27, Су-27УБ, МіГ-29, МіГ-29УБ, Ан-26, Мі-8). Для забезпечення дій інших видів ЗС України – понад 10 літальних апаратів (Су-24М, Су-24МР, Су-25, Іл-76). Від зенітних ракетних військ – до 20 підрозділів, на озброєнні яких знаходяться зенітні ракетні системи різних радіусів дії. Від військової частини розвідки – до 15 одиниць дистанційно-керованих літальних апаратів (ВР-2 “Стриж”, ВР-3 “Рейс”), а також підрозділи радіотехнічних військ, зв’язку і логістики.

Щодо технічного стану озброєння та військової техніки Повітряних Сил – проводяться заходи, направлені на її підтримання у бойовій готовності. Сьогодні, створена і діє система підтримання справності і модернізації авіаційної техніки, до якої входять органи військового управління, авіаремонтні заводи, та науково-дослідні установи.

Діяльність системи має достатньо розвинене законодавче та нормативно-правове забезпечення, яке визначає розподіл відповідальності, описує і узаконює процеси взаємодії суб’єктів системи підтримання справності і модернізації авіаційної техніки.

Виробничо-технологічною основою системи підтримання справності авіаційної техніки є авіаремонтні заводи, з кожним із яких Командування Повітряних Сил має надзвичайно тісні зв’язки та створює умови для їх розвитку. На даному етапі справність існуючої техніки бойового складу ми плануємо підтримувати за пріоритетністю. Передусім, це виконання контрольно-відновлювальних робіт та переведення на експлуатацію за технічним станом, виконання ремонту за технічним станом або середнього ремонту, виконання капітального ремонту, виконання індивідуального продовження встановлених показників (строків служби та ресурсів до першого ремонту, міжремонтного, встановленого) переважно тієї техніки, яка вже пройшла ремонт.

У минулому році виконано дослідження щодо визначення можливості продовження термінів служби піротехнічних засобів систем аварійного залишення бойових та навчальних літаків (крісельної групи). За результатами досліджень продовжено строк служби на 3-5 років піротехнічним засобам “крісельної” групи. Результатом зазначених робіт стало призупинення падіння рівня справності авіаційної техніки та намічена тенденція щодо підвищення цих показників до кінця поточного року.

Необхідно зазначити, що модернізація авіаційної техніки під час виконання ремонту або переведення на експлуатацію за технічним станом на сьогодні є найбільш ефективним заходом підвищення її бойового потенціалу. Це дозволяє підтримувати бойову ефективність літаків при незрівнянно менших витратах у порівнянні із закупівлею нових літаків. На даний час перші 7 модернізованих літаків МіГ-29, Су-25 та Л-39 проходять військові випробування у авіаційних частинах тактичної авіації.

Поряд із зазначеним, вітчизняними підприємствами та науково-дослідними установами, відповідно до проекту Державної оборонної програми розвитку озброєння та військової техніки Збройних Сил України на 2010-2015 роки, проводяться дослідно-конструкторські роботи по створенню нових зразків авіаційних засобів ураження.

З 2012 року ми перейдемо до виконання дослідно-конструкторських робіт зі створення універсального модуля керування для авіаційних бомб, а з 2014 року – до розробки керованої авіаційної ракети з активною радіолокаційною головкою самонаведення. Орієнтовний термін завершення зазначених робіт – 2015 рік. Виконання вказаних ДКР, а також закупівля нових зразків авіаційних засобів ураження починаючи з 2015 року передбачена проектом Концепції розвитку Повітряних Сил Збройних Сил України на період до 2025 року.

Відновлення та подальша безпечна експлуатація старіючого парку авіаційної техніки Повітряних Сил можлива переважно шляхом виконання її заводського ремонту, переведення на експлуатацію за технічним станом та індивідуального продовження термінів служби. Підтримання ж бойового потенціалу – шляхом модернізації.

Виробничі можливості авіаремонтної мережі МО України щодо відновлення та модернізації авіаційної техніки дозволяють освоювати не менше 400-450 млн. грн. щорічно. При цьому відновлення справності мінімально необхідної кількості літаків винищувальної авіації може бути досягнуто протягом 3

років, бомбардувальної та розвідувальної протягом 2 – 2,5 років, штурмової авіації та вертольотів за 1 – 1,5 роки. Пріоритет має надаватись відновленню авіаційних двигунів.

Протягом року Повітряні Сили неодноразово брали участь у заходах міжнародного військового співробітництва. З початку 2011 року було проведено майже 50 планових і позапланових заходів міжнародного військового співробітництва, більша половина із них – за межами України.

Основні зусилля співпраці з нашими закордонними колегами були спрямовані на встановлення і розвиток зв'язків із відповідними військовими структурами військово-повітряних сил та протиповітряної оборони зарубіжних держав та міжнародними організаціями з метою зміцнення воєнної безпеки України, забезпечення її національних інтересів у сфері оборони, сприяння процесам європейської інтеграції, поширення у світі позитивного іміджу України та її Збройних Сил.

Особливістю організації та проведення заходів міжнародного військового співробітництва у поточному році стало те, що більшість заходів вдалося спрямувати на вивчення позитивного досвіду передових країн світу щодо реформування і розвитку ПС ЗС України та обмін досвідом щодо утримання й експлуатації озброєння та військової техніки, підготовку сил та засобів ПС ЗС України, розвиток досягнень Цілей партнерства, та розширення участі України у програмі НАТО з обміну даними про повітряну обстановку (ASDE). Повітряні Сили Збройних сил України відновили свою участь у Міжнародному авіасалоні Royal International Air Tattoo 2011, який проходив на базі ВПС Великобританії Ферфорд у графстві Глостершир.

Серед найбільш вагомих слід відзначити українсько-датську операцію з перевезення пального літаком Іл-76МЛ ПС ЗС України для потреб ЗС Королівства Данія "Північний сокіл – 2011", що була проведена у березні-квітні; успішне виконання військово-транспортною авіацією гуманітарної місії України у зв'язку із ситуацією у Великій Соціалістичній Народній Лівійській Арабській Джамагирії щодо евакуації громадян України; двостороннє командно-штабне тренування з органами управління та черговими силами з ППО ПС ЗС України та ВПС і військ ППО Республіки Білорусь, участь у засіданні Координаційного Комітету з питань ППО при Раді міністрів оборони держав-учасниць СНД та навчально-методичний збір з його членами, що відбулись у квітні і, звичайно, нещодавнє українсько-американсько-польське навчання "Безпечне небо – 2011".

Попереду нас чекає двостороннє командно-штабне тренування з органами управління та черговими силами з ППО ПС ЗС України та ВПС Російської Федерації, яке відбудеться восени цього року. Окрім того, в цьому році, вперше в Україні відбулося засідання Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони держав-учасниць Співдружності незалежних держав. В ході цьогорічного заходу були проведені зустрічі Командувача Повітряних Сил ЗС України з Головнокомандувачем ВПС Російської Федерації та Головнокомандувачем Сил повітряної оборони ЗС Республіки Казахстан, під час яких було обговорено стан та перспективи двостороннього співробітництва у військовій та військово-технічній сферах на взаємовигідній основі. Зокрема, відбувся обмін інформаційними матеріалами про можливості підприємств щодо ремонту та модернізації наявних на озброєнні зразків озброєння та військової техніки.

Не менш важливим аспектом двостороннього військового співробітництва є взаємодія чергових сил з протиповітряної оборони та удосконалення системи обміну інформації про повітряну обстановку між пунктами управління України та суміжних держав. Зокрема, з метою підвищення оперативності у вирішенні завдань чергових сил з ППО, нами запропоновано започаткувати обмін такою інформацією між пунктами управління ППО України та Російської Федерації в автоматизованому режимі у реальному масштабі часу. Як відомо, на сьогодні такий обмін інформацією здійснюється на західному напрямку між командним пунктом Повітряного командування "Захід" і Центром управління та оповіщення (м. Веспрем, Угорська Республіка). А до кінця поточного року плануємо налагодити обмін у південному регіоні між командним пунктом ПвК "Південь" та центром управління і оповіщення у м. Ерзурум, Туреччина.

Сьогодні, керівництвом держави, Міністром оборони України, Начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем ЗС України багато уваги приділяється питанням збереження кадрового потенціалу, актуальним питанням вирішення соціальних проблем військовослужбовців та членів їх сімей. У Повітряних Силах, цей напрямок у діяльності керівників різних рівнів віднесено до рангу першочергових. Жодна техніка не спрацює без грамотної її експлуатації. Особисто я, всі мої заступники, командири з'єднань та частин робимо все для того, аби зберегти наявний потенціал льотного складу, фахівців зенітних ракетних, радіотехнічних та спеціальних військ. Цього року, інтенсивність заходів бойової підготовки є високою. А це головне для кожного військовослужбовця. Коли авіація літає, триває реальна бойова робота, проводяться бойові стрільби, тоді й інтерес до служби високий. Зазначу, що сьогодні є порозуміння, з боку Міністерства оборони України, Генерального штабу ЗС України, зокрема щодо забезпечення як пальним для потреб авіації, так і вирішення інших питань, від яких залежить якісне виконання завдань за призначенням.

Повітряні Сили відзначають 7-му річницю своєї діяльності. Я впевнений, що і надалі весь особовий склад з'єднань і частин виду Збройних Сил продовжувативне гідно виконуватиме завдання за призначенням, що, у свою чергу гарантувати цілковиту безпеку повітряного простору України.

Насамперед висловлюю вдячність усім ветеранам, які стояли у витоків формування та створення Повітряних Сил. Більшість із них і сьогодні продовжує працювати у різних ланках управління виду. Їх вагомий досвід слугує сьогодні доброю допомогою у виконанні завдань, які покладені керівництвом Держави та Збройних Сил. Також хочу подякувати всьому особовому складу авіаційних, спеціальних, зенітних ракетних та радіотехнічних частин за ту роботу, яку вони щоденно виконують. Бажаю всім мирного неба, спокою та порозуміння в родинах.

ЮРИСТИ РОЗ'ЯСНЮЮТЬ

Звернення громадян розглядатимуть по-новому

З метою оптимізації звернень громадян, наказом Генерального прокурора України введено в дію інструкцію, якою визначається порядок розгляду і вирішення звернень та особистого прийому в органах прокуратури України. Відтепер відповідальність за своєчасний і якісний розгляд звернень покладається на керівників структурних підрозділів Генеральної прокуратури України, прокуратур Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва і Севастополя, військових прокуратур регіонів та Військово-Морських Сил України, міських, районних, міжрайонних і прирівняних до них прокурорів.

Звернення громадян, службових та інших осіб у 5-денний термін направляються за належністю з одночасним повідомленням про це заявників. Письмові звернення, оформлені без додержання вимог ст. 5 Закону України "Про звернення громадян", повертаються заявникові з відповідним роз'ясненням

Звернення про систематичне обмеження прав і свобод громадян, численні або грубі порушення закону, що не отримали належної оцінки правоохоронними органами на місцях, перевіряються, як правило, з виїздом на місце. Для забезпечення повноти й об'єктивності перевірок, до їх проведення можуть залучатися спеціалісти, а за заявою – автори звернень.

Звернення може бути залишено без розгляду і вирішення у разі якщо:

– воно не містить даних про прізвище та місце проживання автора або з якого неможливо встановити авторство (анонімне звернення);

– у зверненні не викладено суті порушеного питання або воно не містить даних, необхідних для прийняття обґрунтованого рішення, чи його зміст позбавлений будь-якого логічного завершення;

– звернення надійшло від особи, визнаної недієздатною;

– воно подано в інтересах іншої особи без оформленого у встановленому законом порядку доручення;

– прийнято рішення про припинення розгляду.

Припинення провадження із заявником можливо у випадках якщо:

– у повторному зверненні від особи до одного й того ж органу прокуратури відсутні нові дані або факти, які потребують додаткової перевірки, а всі викладені доводи раніше перевірені у повному обсязі та заявникові надано вичерпну відповідь керівником з повідомленням про припинення провадження і роз'ясненням порядку оскарження прийнятого рішення;

– у зверненні є нецензурна лайка, вирази, що ображають честь і гідність інших осіб, а заявник раніше попереджався про те, що при надходженні подібних звернень провадження з ним може бути припинено.

Звернення громадян, службових та інших осіб вирішуються протягом 30 днів від дня надходження у прокуратуру, а ті, що не потребують додаткового вивчення і перевірки, – не пізніше 15 днів, якщо інший строк не встановлено законодавством.

Заява про відвід слідчого й особи, яка проводить дізнання, вирішується протягом 24 годин. Інші скарги на дії слідчого перевіряються протягом трьох днів.

Звернення вважаються вирішеними, якщо поставлені в них питання перевірено, вжито необхідних заходів, дано вичерпні відповіді згідно з чинним законодавством і направлено письмову відповідь.

Якщо за скаргою або заявою внесено протест, пред'явлено позов або застосовано інший захід прокурорського реагування, заявнику додатково повідомляється про результати його розгляду. Відповідь на таку скаргу направляє прокурор, який її розглядав. При відмові в задоволенні звернень відповідь має бути мотивованою і зрозумілою.

Аргументація на звернення щодо кримінальних справ наводиться у формі, що не розкриває таємницю досудового слідства.

Рішення про відхилення таких звернень у міських, районних, міжрайонних та прирівняних до них прокуратурах приймається і відповідь заявникам надається прокурором або його заступником.

У прокуратурах Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва і Севастополя, військових регіонів та Військово-Морських Сил України рішення про відмову в задоволенні первинних звернень громадян приймаються заступником прокурора, а на те, що надійшло вдруге, – першим керівником або особою, що його заміщає. Вони ж підписують відповіді авторам звернень.

Відповідь заявнику про відхилення звернення, що надійшло втретє, надається Генеральним прокурором України, якщо не встановлено інше.

Помічник військового прокурора Вінницького гарнізону майор юстиції Сергій Морозюк.

КОРУПЦІЯ

5 років умовно за "вільну" контрактникам

В одній з військових частин Вінниччини 31-річний командир роти у званні капітана дозволив двом своїм підлеглим контрактникам не ходити на службу протягом року. "Вільну" дав не просто так, а за винагороду. Подробиці справи, за яку капітан отримав 5 років умовно, розповів військовий прокурор Вінницького гарнізону підполковник юстиції Михайло Козачук.



– Затримали офіцера, коли той брав хабар від підлеглого, – каже Михайло Козачук. – Аби не з'являтися на службу, солдат вирішив "відкупитися". Усього капітан отримав хабарів на суму 13,3 тис. грн. Від командування частини незаконні дії приховувались. Солдати свій робочий час використовували по-різному, в основному, як додаткову можливість підзаробити, проте жодних прямих посадових обов'язків вони не виконували. Що цікаво, інші підлеглі взагалі не підозрювали про існування своїх колег. Заробітну ж плату "роботяги" отримували справно, в період з квітня 2009 року до серпня 2010 року їм було нараховано 23,7 тис. грн.

За такі дії суд позбавив капітана військового звання і присудив йому 5 років позбавлення волі умовно. Крім того, як зазначив військовий прокурор Вінницького гарнізону, колишній капітан вже відшкодував військовій частині зайво сплачену зарплатню роботягам-контрактникам. Їх доля поки що вирішується.

За місяць до того, як при отриманні хабара взяли ротного у Гайсині, військовою прокуратурою Вінницького гарнізону також була порушена кримінальна справа за аналогічним фактом отримання хабара в іншій військовій частині. Тоді командир підрозділу, прикриваючи свого підлеглого, який підзаробляв таксуючи на власному авто, отримував за це щомісяця по кілька сотень гривень.

Анастасія Олехнович.

ДЕНЬ У ВІЙСЬКАХ ЗВ'ЯЗКУ

Закінчення. Початок на 3 стор.

Як у Вінниці "мобілізували" цивільних журналістів

Варто зазначити, що в особового складу окремого полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України тривав польовий вихід. Військовослужбовці на рухомих засобах в умовах, наближених до бойових, забезпечували зв'язком як Повітряні Сили, так і Збройні Сили України. Саме на території польового містечка і продовжили військові зв'язківці знайомити медійників зі своїми буднями.

На базі польового містечка представники засобів масової інформації під пильним наглядом та за допомогою військовослужбовців протягом двох годин розгортали засоби зв'язку та виконували нескладні нормативи.

Взвод журналістів розділили на два екіпажі – дівчата розгортали радіорелейну станцію Р-409МА, а чоловіки тропосферну радіорелейну станцію Р-410М. Незважаючи на спеку у 32°С, учасники проекту з цікавістю та наполегливістю виконували команди воїнів-зв'язківців. Не просто виявляється розгорнути станцію. Не одна крапля поту скотилася чолом "новобранців"!

Дівчатам доводилося працювати ломом, вилазити на машину, аби налаштовувати антени, виносити важкі котушки із кабелем, здійснювати натяжки, піднімати антени , тощо. Втім згуртована робота усієї команди принесла закономірний результат: станцію налаштовано, зв'язок із іншим кореспондентом встановлено! Варто зазначити, що екіпажі машин складаються із військовослужбовців-жінок, які, буває, і по кілька разів за зміну розгорртають та згортають Р-409 МА.

Тим часом хлопці також не байдикували. Завдання у них було важчим. Як представники сильної статі вони розгортали тропосферну станцію Р-410 М. Передусім її потрібно було зібрати, закрутити у землю півтораметрові кілки, приладнати котушки та підняти антену. Саме тут журналісти на власному досвіді змогли переконатися у тому, що служба у воїнів-зв'язківців – не мед!

А завершальним етапом заходу стало вручення учасникам прес-проекту "Один день у Військах зв'язку" дипломів. Також не забули обговорити і шляхи подальшої співпраці.



– Даний захід, – розповідає головний редактор Друкованого органу Міністерства оборони України "Крила України" Микола Поплавський, – ми вирішили провести щоб привернути увагу, на передодні Дня Повітряних Сил та Військ зв'язку, до життєдіяльності збройних сил на прикладі однієї з військових частин. Я переконаний, що завдяки таким проектам цивільні журналісти набагато краще розумітимуть нелегке армійське життя, побут, традиції, процес бойової підготовки. А це, у свою чергу, допоможе їм у майбутньому робити телесюжети, готувати газетні та журнальні публікації ще більш реалістично та яскраво.

***

– Велика вдячність представникам газети "Крила України", – говорить кореспондент ТСН телевізійного каналу "1+1" Наталка Фінклер, – за запрошення взяти участь у проекті "Один день у Військах зв'язку". День був насиченим, важким, різноплановим. Раніше недооцінювала роботу зв'язківців, тому що погано уявляла, чим вони займаються. А коли трохи спробувала себе у їхній ролі, то думка змінилась. Професія вимагає неабияких здібностей, кмітливості та фізичної підготовки. Дуже дякуємо командирам за лояльність до нашого невміння та, іноді, незграбності. Склалось добре враження про весь особовий склад полку. Вони завжди готові підказати, порадити, допомогти. Очевидним було їхнє вміння і бажання зробити це. Дякую і за службу, і за вчасні "перекури"! Усе на вищому рівні.

***

– Проведення прес-проекту "Один день у Військах зв'язку", – наголошує заступник командира з гуманітарної підготовки окремого полку звязку підполковник Євген Івашкевич, – надав можливість ознайомити журналістів із повсякденною життєдіяльністю військової частини, з її історією та сучасністю, військовими ритуалами та традиціями.

Виконання нормативів з тактико-спеціальної та спеціальної підготовки дало змогу їм "пліч-о-пліч" попрацювати з військовослужбовцями, набути теоретичних знань та перейняти практичний досвід, відчути себе справжнім воїном-зв'язківцем ЗС України. У свою чергу, особовий склад частини міг спілкуватись з журналістами про особливості проходження служби, поділитися проблемами.

Також захід сприяв налагодженню стосунків з представниками ЗМІ, популяризації військової служби за контрактом.









***

– Особисто мені захід дуже сподобався, – зазначає журналіст друкованого видання "33 канал" Оксана Балюк. – Ідея просто супер! Журналіст змінює кваліфікацію на день і відчуває справжній "драйв", бо не щодня йому доводиться бути в подібній обстановці, виконувати специфічні для нас нормативи. Навіть втома після такого насиченого дня – приємна. Переконана, що проект повинен мати продовження! Дякую за всі позитивні емоції, які я відчула.

***

– На мій погляд, – ділиться своїми враженнями завідувач редакції телебачення "ВДТ-6" Марина Тепленко, – все ж таки потрібно було запросити більше представників з різних ЗМІ. Все було доволі демократично. День видався дуже напруженим. Помітила, що в декого з хлопців навіть вираз очей змінився – на рівні підсвідомості відбувся певний злам стереотипів. Спостерігала за подіями, намагаючись проникнути у самовідчуття учасників проекту. В мене немає слів – я їх ще більше почала поважати! Варто такі проекти зробити традиційними.

***

– Положено в таких случаях говорить о том, – рассуждает журналист газеты "RIA" Олег Левадный, – как "я на своем опыте убедился в боеспособности…" и так далее. Может и положено, но хотелось бы не формально, а честно.

Так вот, наша армия держится сейчас на энтузиазме, первых покупках и серьезной модернизации боевой техники. Да, в ней есть люди – фанаты и специалисты своего дела. Да, иногда на учениях военные способны удивить и подготовкой и тем, что они эту подготовку в таких условиях получили. Да, у нас есть подразделения, способные, в случае надобности, действовать.

Но армия – это не отдельные подразделения или крутые Рэмбо. Армия – это единый организм.

Сейчас мы были в подразделении связи. Во время любых боевых действий связь – это всё. Это нервная система армии. И для функционирования этой системы у них есть не только слегка модернизированная техника, которую мы раскладывали, но и вполне современное оборудование. Но! Почему-то всегда бывает "но!"… Например – пару недель назад в этой части, как в фильме – электричество кончилось. В июле они исчерпали свою годовую квоту – тех денег, которые для них выделяют. Их едва хватит на то, чтоб батальон связи мог себе позволить хотя бы обычное освещение.

Как себе можно представить обучение спецов и работу современных приборов связи без электричества – не ясно, но не факт, что это единичный случай. Сдается мне, что так везде – от морфлота до авиации. И пока так будет продолжаться, назвать нашу армию боеспособной на все сто может только безнадежный романтик.





Руслан Лінник.
Фото Олександра Олехновича.

Ця людина служить та працює в органах військової юстиції без малого чотири десятиліття. За цей час полковник юстиції запасу Віктор Левчук пройшов шлях від слідчого військової прокуратури гарнізону до заступника директора Департаменту правового забезпечення Міністерства оборони України. За плечима Віктора Дмитровича – 28 років служби у Збройних Силах, ну а загальна вислуга на момент звільнення полковника юстиції у 2006 році в запас склала 37 років. 18 серпня він відзначатиме свій 60-річний ювілей. З цієї нагоди ми й вирішили розповісти нашим читачам про цю насправді цікаву людину.



Головне – коли справа до душі!..

Дитинство майбутнього військового юриста пройшло у невеликому подільському містечку Козятині яке, попри незначну площу та кількість населення, відоме мільйонам людей завдяки тому, що є великою вузловою залізничною станцією.

Ось і в родині Левчуків глава сім'ї усе життя працював на рейках – до самої пенсії Дмитро Степанович був машиністом електровозу. Берегиня ж сімейного вогнища працювала в органах юстиції. Алла Олександрівна Єфімчук була секретарем, нотаріусом, а згодом – і суддею районного народного суду, потім тривалий час працювала в юридичній службі Козятинської райдержадміністрації. Разом із чоловіком вони виховали двох синів, і обидва обрали материнський шлях – стали юристами. Левчук-молодший, Олег, сьогодні працює суддею в Апеляційному суді Київської області.Старший, Віктор, юридичну кар'єру обрав ще до закінчення середньої школи.

– На юрфак Київського державного університету імені Шевченка нас, медалістів, вступало 300 чоловік, а стати студентами пощастило лише вісімнадцятьом: конкурс був величезний! – пригадує Віктор Дмитрович.

На західних рубежах

Після закінчення університету лейтенант юстиції запасу Віктор Левчук був призваний до лав Збройних Сил, аби віддати Батьківщині два роки служби на офіцерських посадах. Та служба прийшлася до душі молодому офіцерові, і він вирішив трохи "переслужити". Трохи... Якихось чверть століття...

У сімдесят четвертому році лейтенант юстиції Левчук прийняв свою першу офіцерську посаду – слідчого військової прокуратури Дрогобицького гарнізону. На різних посадах у Дрогобичі офіцер прослужив 6 років.

Злочини, які доводилося у той час розслідувати Віктору Дмитровичу, здебільшого були пов'язані з ухиленням від військової служби, крадіжками зброї та боєприпасів, дорожньо-транспортними пригодами з вини військових водіїв тощо. Так, наприклад, одного разу солдат із саперної частини, що дислокувалася у Самборі, потрапив за грати за те, що вкрав і передав дядькові в Ладижин ящик тротилу – для того, щоб рибу глушити...

– А взагалі-то справи різні були, всього вистачало, – розповідає ветеран військової юстиції. – На Яворівському полігоні, бувало, танкісти на селянські вози наїжджали. І порушень заходів безпеки при поводженні зі зброєю було чимало, і вбивства траплялися – і як наслідок нестатутних взаємин, і побутові. Найбільш резонансне – коли через нерозділене кохання прапорщик застрелив свою дівчину, а разом із нею – її сім'ю. П'ятим мерцем став він сам: зрозумівши, що скоїв, наклав на себе руки. Ми тоді, згадую, на місце злочину приїхали, а там і сфотографувати не можна – пістолет якраз упав на газету "Правда"!..

Тут, у Дрогобичі, Віктор знайшов свою долю. Доля на ім'я Тетяна Ісаєва працювала також у військовій прокуратурі гарнізону. Забігаючи наперед, можна сказати, що наслідком цього кохання стало народження у 1977 році доньки Оленки. Її дитинство було звичайним для офіцерської дитини: за 10 років навчання у школі дівчина змінила... 10 шкіл! Сьогодні Олена Вікторівна – кандидат економічних наук, заступник декана одного з факультетів Вінницького торговельно-економічного інституту Київського національного торговельно-економічного університету, виховує тринадцятирічного сина.

300 злочинів на чотирьох

У 1980 році двадцятидев'ятирічний капітан юстиції Віктор Левчук став наймолодшим помічником військового прокурора гарнізону у Прикарпатському військовому окрузі. Новим місцем служби було древнє місто Лева. Місце служби нове, але завдання – ті ж самі. Можливо, трохи більший обсяг. Безкінечні перевірки військкоматів, підтримка обвинувачень та все те ж розслідування найрізноманітніших кримінальних, або, як їх тоді називали, карних справ.

– Якось у прославленому Львівському вищому військово-політичному училищі розслідував справу з крадіжки стрілецької зброї, – продовжує розповіді Віктор Дмитрович. – Як виявилось, курсанти, аби досадити викладачеві, викрали й заховали бойову зброю. Також саме у цей період, на початку вісімдесятих, пішла потужна хвиля боротьби з нестатутними відносинами. Навіть у славній Залізній дивізії викривалися просто жахливі факти. Наприклад, справжнє катування, коли молодому солдатові праскою на грудях випалювали зірку...

З сумнозвісною дідівщиною розмова стала короткою: два удари в обличчя – два роки дисбату!

До речі, про дисбати. Цікавим одкровенням для молодого юриста якось стало те, що, як виявляється, будинки для військовослужбовців та членів їх сімей зводили не лише бійці будівельних батальйонів, а... засуджені солдати "незвичайного війська". Неодноразово помічникові прокурора доводилося бачити, як з Верещиці, де дислокувався на той час найближчий до Львова дисциплінарний батальйон, прибувала колона з 30-ти "Уралів", і під конвоєм із собаками "штрафники" будували район Збойськ.

Одна з цікавих справ, що довелося на початку вісімдесятих розслідувати Віктору Дмитровичу, вилилася у розслідування аж 300 злочинів, скоєних... чотирма солдатами!

У Бродах, в бригаді зв'язку особливого призначення, четверо солдатів взяли за правило йти у самовільні відлучки, уганяти автомобіль та їхати "на справу". Особливістю цієї частини було не лише її призначення – спецзв'язок, яка дислокувалась на стику трьох областей. Це, у разі скоєння злочину на теренах сусідньої області та повернення на Львівщину, давало більше шансів злочинцям замести сліди. Вони грабували, припустимо, продовольчий магазин на Рівненщині, поверталися з-під Дубно під Броди, у лісі декілька днів пиячили, кидали крадену машину та поверталися до частини. Так продовжувалося протягом року, і за цей час четвірка встигла скоїти 300 злочинів. Врешті-решт солдати настільки знахабніли, що кинули машину неподалік від частини. Невдовзі їх було заарештовано. Та зухвала четвірка вкотре проявила свій кримінальний талант. Під Новий, 1982-ий рік, усі четверо примудрилися втекти з Львівської гауптвахти – пішли дахами сусідніх будинків. Їм вистачило нахабності повернутися до частин! Там вони намагалися викрасти зброю, але вчасно були затримані.

Тяжкий сон

А далі було Забайкалля, роки служби в якому ветеран військової служби згадує як тяжкий сон. З 1982 року капітан юстиції Левчук проходив службу на посаді помічника військового прокурора Олов'янинського гарнізону Читинської області.

– За навантаженням це була четверта військова прокуратура у Радянському Союзі, – говорить Віктор Дмитрович. – Ще складніше було лише у Байконурі, Читі та Москві. Та й не дивно! З Китаєм відносини здавна були напружені, а тут – якраз маньчжурський напрямок, поруч – Особливий район Китаю. Тому – і велике зосередження військ: три дивізії та багато полків, окремих батальйонів і дивізіонів. Навіть "стройбати" там були по 800 чоловік особового складу! Дві дивізії – мотострілецькі – розгорнута навчальна та бойова, також за штатом воєнного часу, а третя – винищувальна авіаційна, якою, до речі, на той час командував майбутній Головком ВПС України генерал-полковник Віктор Іванович Стрельников.

Багато військ – багато й військових злочинів. Чого тільки не було! І в топках людей спалювали, і викрутками вбивали, і масові розстріли траплялися – по 2, 5 і навіть 16 чоловік... У такий страшний розстріл у 1986 році вилився бунт групи бійців у радіотехнічній бригаді Військ ППО під Срєтєнськом. Він співпав із перевіркою гарнізону групою генералів та офіцерів на чолі з першим заступником міністра оборони СРСР – Головнокомандувачем Об'єднаних Збройних Сил держав-учасниць Варшавського Договору маршала Радянського Союзу Віктора Куликова. А діло було так...

Сержант Дунаєв та четверо його "однодумців" із числа товаришів по службі у радіолокаційній роті, що дислокувалася в Куларках (це – нерченський батальйон, яким командував підполковник Жамкін), вирішили, що офіцери несправедливо ставляться до них та принижують їх гідність. Ось і вирішили солдатики покарати офіцерів: самих – убити, дружин – зґвалтувати, після чого – пограбувати золоті копальні, що були неподалік, захопити літак і втекти у Китай, звідки вимагати у радянського уряду надати можливість їхнім родичам виїхати за кордон, до них, та вимагати ще один літак – на цей раз уже до Америки. І ось, впроваджуючи в життя свій жахливий план, сержант Дунаєв та декілька бійців, серед яких – Багаутдінов та Гроо, захопили кімнату зберігання зброї, вбили замполіта роти лейтенанта Бендера та ще чотирьох офіцерів. Вціліти пощастило одному офіцеру з Чити, який перебував тут у відрядженні. Коли бунтівники ударом ноги відкрили двері кімнати, де той ночував, він встиг впасти під ліжко, і автоматна черга, якою від стегна вбивця щедро полив кімнату, лише зачепила його. Стікаючи кров'ю, офіцер виліз через вікно та побіг до найближчого населеного пункту, в міліцію, яка все ж була ближче, ніж військові частини. Тим часом п'ятеро заколотників вивели з ладу засоби зв'язку та повністю захопили контроль над частиною. Із міліцією солдати зустрілися на річці Шилка. Злочинна група – на одному березі, міліціонери – на іншому. Бій між ними тривав 40 хвилин. В ході бою сержант Дунаєв зрозумів, що сили надто нерівні. Тоді він вдався до хитрощів: особисто застрелив двох подільників. Згодом, під час слідства та у суді, він пояснював це так: "Мене ввели в оману. Я думав, що ми лише провчимо наших офіцерів, а вони почали вбивати і їх, і, згодом, міліціонерів"... Таким чином, до суду дійшло троє заколотників. Від смертної кари сержанта врятувало заступництво батька, Героя Соціалістичної Праці, який особисто пішов до Генерального секретаря ЦК КПРС Михайла Горбачова та благав його помилувати сина. В результаті, Багаутдінова засудили до вищої міри покарання – смертної кари, а керівника й так би мовити ідейного ватажка, Дунаєва – до 15 років позбавлення волі. Третій підсудний отримав термін ув'язнення у 6 років.

Після успішного розслідування цієї та ряду інших резонансних справ майор юстиції Віктор Левчук був призначений на посаду старшого помічника військового прокурора гарнізону в селищі Середній Читинської області. А через два роки, у дев'яностому, з району, який вважався "незамінним" (служили тут по 10 і більше років; про такі райони Забайкалля та Далекого Сходу казали так: "Туди дорога широка, а назад – вузька"), підполковник юстиції поїхав до Вірменії.

Коли про армію забули...

У Єревані Віктор Дмитрович прийняв посаду заступника військового прокурора 7-ої гвардійської загальновійськової армії, на базі якої невдовзі формувалися національні збройні сили суверенної Вірменії. Прибуття до вірменської столиці якраз співпало з активною фазою карабаського конфлікту, а там – і розвал Союзу, проголошення незалежності Вірменії.

– Спочатку про армію просто забули, – невесело посміхається Віктор Дмитрович. – По чотири місяці військовослужбовцям не виплачували грошове забезпечення, опалення не було, частогусто відключали світло, воду й газ. У квартирах – плюс шість. Що казати... Часи були страшні – повний хаос. А у такі смутні часи завжди активізується злочинність. Найбільш розповсюдженими були такі злочини, як самовільне залишення військових частин (переважно – етнічними вірменами й азербайджанцями) та крадіжки зброї. Бувало розслідував такі справи, коли за один раз невідомо куди зникало 165 вогнеметів та 50 автоматів!.. Вся ця зброя, до речі, не використовувалася для розбійних нападів: уся йшла у Карабах.

У 1993 році Віктору Дмитровичу таки вдалося добитися переведення до Збройних Сил України, і він поїхав до Львова – на посаду старшого помічника військового прокурора Прикарпатського військового округу.

Від окружної прокуратури – до Департаменту

Зі Львова полковник юстиції Левчук перевівся на малу батьківщину – до Вінниці, на посаду старшого помічника прокурора гарнізону. Поближче до пенсії багато хто намагається перевестися до рідних місць – нехай і не на вищу посаду, зате – до свого коріння, батьківської оселі. У 1999 році, коли вже мав за плечима 25 календарних років вислуги, хотів звільнятися у запас, але старий знайомий по Забайкаллю, а на той час – уже Головнокомандувач ВПС генерал-полковник Віктор Стрельников запропонував посаду начальника юридичної служби Командування ВПС України. Віктор Дмитрович пристав на пропозицію Віктора Івановича, і до 2003 року очолював цю службу, аж поки не був призначений на посаду прокурора відділу нагляду за додержанням законності у військових формуваннях військової прокуратури Центрального регіону України. Невдовзі очолив відділ. А напередодні Нового, 2006-ого року, полковник юстиції звільнився у запас, і вже через два місяці став державним службовцем – заступником директора Департаменту правового забезпечення Міністерства оборони України – начальником відділу представництва в юрисдикційних органах. За своїми посадовими обов'язками Віктору Дмитровичу доводиться виконувати представницькі функції – представляти інтереси Міністерства оборони України у судах різних інстанцій. Також досвідчений служитель Феміди працює над законопроектами, займається нормотворчою роботою, надає правову допомогу особовому складу Департаменту, військовослужбовцям та працівникам Міністерства оборони України, Генерального штабу Збройних Сил України та особам, звільненим у запас і членам їх сімей.

– Це – те, що я дійсно вмію, і що мені насправді подобається, – посміхається високий і стрункий сивочолий чоловік. – Головне, щоб робота приносила задоволення, щоб ти знав свою справу і виконував її якнайкраще. Гадаю що майже за сорок років служби в органах військової юстиції, справу свою я знаю непогано. А те, що я люблю свою роботу, – то це вже безперечно, чого, власне, і всім читачам газети "Крила України" бажаю!

Олексій Тригуб.
"Крила України".

Початок у №№ 27-30.

Уверенной

ЕВРОПА. МАКЕДОНИЯ

10 августа 1999 года Украина направила в охваченную гражданской войной Югославию один из своих миротворческих отрядов – 4 Ми-8МТ. Через полтора года активных полетов вертолеты должны были вернуться на Украину. Но командир отряда подполковник Н.Худяков повел свои экипажи из Косово не на Украину, а в соседнюю Македонию, которую стремились захватить албанские повстанцы. Обучили экипажи и передали технику македонским военным летчикам. Несколько Ми-24 были поставлены из запасов Министерства обороны Украины.

В это время на Конотопском АРЗ проходили обучение группа македонских летчиков и специалистов по обслуживанию вертолетов, а для оказания технической помощи македонским техникам в июне 2001 года в Сараево прибыли специалисты Конотопского АРЗ П.А. Кондратенко и В.М. Мармо. Этим же летом на АВИАКОНЕе были капитально отремонтированы и подготовлены к отправке в Македонию 2 Ми-24В и 2 Ми-24К. В конце 2001 года все четыре вертолета прибыли на аэродром Сараево и приступили к выполнению боевых задач.

В конце марта 2002 года был подписан контракт на проведение 24-месячных регламентных работ на всех поставленных Украиной вертолетах – 8 Ми-24 и 4 Ми-8МТ.

Вспоминает В.Н.Ткаченко



Владимир Николаевич Ткаченко после окончания Васильковского авиационно-технического училища был старшим авиационным техником и командиром авиационно-технического звена. На заводе с 1990 года. Был старшим инженером, заместителем начальника технического отдела – главным конструктором, начальником ОТК, заместителем начальника завода по качеству. В настоящее время – заместитель директора по внешнеэкономической деятельности.

"Чтобы не специалисту было понятно, о какой работе идет речь, достаточно заметить, что по существующим зарубежным документам, такие работы называют "тяжелыми формами технического обслуживания". В составе бригады, которая прибыла в Македонию 9 апреля 2002 года, были высококвалифицированные рабочие и инженеры нашего предприятия С.М. Горлач, В.Е. Бычок, В.М. Мамро, М.В. Моргушко, В.М. Гудым, О.В. Загреба, О.М. Панюта, В.И. Ложечко. Заблаговременно я побывал на аэродроме Скопье и ознакомился с техникой для проведения технического обслуживания вертолетов, которая уже имелась у македонцев, ее состоянием и работоспособностью. Многое можно было использовать. Некоторое – после проведения ремонта и приведения в рабочее состояние. Часть оборудования мы привезли с собой. Специалисты, а их в той стране немало, хорошо понимали, какая нелегкая задача стояла перед нами. Но в Македонии в то время шла самая настоящая война за независимость и мы очень четко представляли, на сколько необходимы македонцам для обороны государственности эти боевые машины. Приходилось работать не только "от звонка, до звонка". Суббота тоже стала рабочим днем. Через два месяца было приятно осознавать, что с задачей, которая многим казалась невыполнимой, мы успешно справились. После этого и доверие к нашему заводу, и уважение к нашей стране, к украинскому флажку на рукаве возросло многократно. 7 июня, когда мы возвращались домой, мы были уверены: с Македонией у нас еще будут контракты. С тех пор почти каждый год вертолеты этой балканской страны проходят ремонт на Конотопском АРЗ или наши специалисты продлевают ресурс на базе эксплуатанта".

Начальник бюро внешнеэкономических контактов Сергей Александрович Войтенко, которому неоднократно приходилось общаться с македонцами, отметил, что "если раньше очень мало македонцев знали про такую страну, как Украина, то после той помощи, которую оказали наши военные, авиаремонтники, гостей из Украины были рады видеть везде. Для них не было закрытых уголков страны. Достаточно было сказать "Украина", и открывались все двери. Никто не проверял документов".

Добрая слава расходится быстро. На следующий год министерство обороны Хорватии объявило тендер на проведение ремонта 6 вертолетов Ми-8МТВ-1. Одним из его условий было проведение работ на авиаремонтном заводе в Загребе. На возражения представителей Санкт-Петербургского и Лодзинского авиаремонтных заводов, которые участвовали в тендере наравне с АВИАКОНом о том, что завод не приспособлен для выполнения таких работ, аргумент был один: "Украинские специалисты из Конотопа смогли сделать невозможное на аэродроме в Скопье, а у нас есть завод, пускай и частично разрушенный". В том тендере победил АВИАКОН. А в 2004-2005 годах для ВВС Хорватии конотопскими специалистами были отремонтированы еще 7 вертолетов Ми-8МТВ и 3 Ми-8Т.

За прошедшие десять лет специалисты Конотопского авиаремонтного завода работали почти во всех странах, которые образовались после развала Югославии. Отремонтированы десятки вертолетов. Со многими заказчиками установились прочные деловые связи. Но начало всему было положено самоотверженной работой специалистов в Македонии в 2002 году.

АЗИЯ. ИНДИЯ

Но трудностей на пути становления Конотопского АРЗ, как лидера мирового авиаремонта вертолетов марки "Ми", было достаточно. Выехать за пределы Украины для проведения переговоров было не просто, да и встречали представителей АВИАКОНа далеко не с распростертыми объятиями. Как за рубежом, так и в различных разрешительных ведомствах Украины.

Вспоминает А.Н. Енин



Алексей Николаевич Енин закончил Киевское суворовское училище, Киевское ВВАИУ. На Конотопском АРЗ с 1979 году. Проходил службу на должностях инженера летно-испытательной станции, старшего инженера технического отдела, заместителя начальника, начальника цеха, начальника производственно-диспетчерского отдела – начальника производства. Директор Конотопского авиаремонтного завода АВИАКОн.

"Выход на рынок вертолетных услуг далекой Индии, конечно, привлекал. И мы воспользовались возможностью посетить эту интересную страну в числе одной из первых делегаций Украины по налаживанию отношений в военно-техническом сотрудничестве.

Делегация во главе с Генеральным директором управления спецтехники компании Укринмаш В.П. Кореновым вылетела в Индию 29 июля 1996 года. Рейс до Дели обслуживал видавший виды Ту-154, ранее, видимо, использовавшийся для внутренних линий. Через 3,5 часа полета – промежуточная посадка в Чарджоу. Температура в самолете – около 40ºС, но из салона никого не выпускают. Все оживает, когда на самолете вновь запустили двигатели.

Еще перелет, и нас встречает ночной аэропорт Дели, в котором почему-то возникает проблема подать к салону нужный трап.

Долго стоим в очереди при проходе через пограничный контроль, никто не спешит и тщательно проверяет документы и визы. Садимся в настоящие легковые машины Амбассадор, во многом напоминающие старинный Москвич-407 и отправляемся в столицу. Не смотря на ночное время, дорога почти полностью заполнена машинами, в особенности громадными разукрашенными грузовиками, движущимися с черепашьей скоростью и низким буйволиным ревом, груженными до самого немыслимого предела. Кабины разрисованы разными красками и символами. Наиболее бросающийся в глаза – свастика. Позже мы узнали, что это древний символ бесконечности (потом все чаще убеждаешься, что человечество так любит все повторять, в особенности свои ошибки). Левостороннее движение. Проносятся непонятного возраста легковушки, мотоциклы, моторикши, постоянно друг друга обгоняя, бесконечно сигналя, жестикулируя не только руками водителей, но и порой всеми пассажирами в кабине. Кажется, что это какой-то немыслимый дорожный хаос, а может быть ралли, и все стремятся попасть к невидимому финишу.

Вот и гостиница Ле Меридиен – красивое современное здание в виде большого куба. Громаднейшее фойе. Легко вдохнуть прохладный чистый воздух. Нас очень быстро оформляют, и мы отправляемся на отдых: в 9 часов утра уже начало переговоров в штабе ВВС.

Штаб ВВС – громаднейшее здание. При входе нас тщательно осматривают, особенно портфели, и запрещают пронести ноутбук и видеокассету. Тогда это было новинкой.

В коридорах штаба кишит народ, все куда-то почти бегут. В здании сильнейшая жара, но кондиционерами оборудованы только отдельные кабинеты.

Нас принимает маршал авиации Гурурани – заместитель главкома ВВС по вооружению. Степенный седовласый человек европейской наружности, производит хорошее впечатление.

Обмениваемся официальными приветствиями. Мне тут же задают вопрос о возможности выполнения ремонта Ми-35-х. Я отвечаю, что АВИАКОН полностью подготовлен к ремонту и далее характеризую предприятие. Чувствую пристальный взгляд маршала, и диалог, скорее, происходит не через переводчика словами, а глазами.

Маршал удовлетворен и "благословляет" нашу работу со специалистами. Переходим в комнату для переговоров, в которой отсутствуют окна. Два кондиционера непрерывно охлаждают воздух, а шесть вентиляторов его пытаются протолкнуть дальше. Но все равно очень жарко.

Обмениваемся информацией по планируемой работе. Я выступаю, имея хорошо подготовленный материал от заранее отправленной бригады, руководимой прекрасным Мастером и знатоком своего дела Василием Васильевичем Проценко. Обмениваемся мнениями.

И так несколько раундов изнурительных переговоров. Приятное впечатление оставила работа с тогда еще майором Паткаром, специалистом, легко видевшим суть проблемы и вовремя принимающим разумные решения. Тогда он занимал должность директора инженерного управления ВВС. Впереди в нашей жизни произошло еще много изменений, но та первая встреча Паткара с украинскими специалистами, думаю заложила основы доверия, порядочности и обязательности. Так формировался первый контракт по Ми-35 и тот дух сотрудничества продолжается и по сей день.

Вертолетами мы не ограничивались, параллельно проводили переговоры в управлении авиации ВМФ по поставкам и ремонту авиадвигателей НК-12МП для самолетов Ту-142. Завод в то время еще сохранял возможности по капремонту этих двигателей, да и самих отремонтированных двигателей было тогда более, чем достаточно (завод был единственным в СССР, где ремонтировали эти двигатели). Но многие вопросы выходили за пределы полномочий предприятий, и до конца развить это направление не удалось. Через некоторое время излишествующие двигатели были просто уничтожены в рамках Договора о сокращении стратегических вооружений.

поступью

Но даже не смотря на неудачу с двигателями, было очень приятно вернуться домой с контрактом на очень важном для нас направлении.

В целом активность завода в 1996 году, стремление не только выжить, но и закрепиться на уровне лучших компаний по ремонту авиатехники привело к первому существенному результату – за год на внешнем рынке было заработано более 2-х миллионов долларов

Благодаря налаженным во время первого визита отношениям взаимопонимания, качественной работе специалистов АВИАКОНа по ремонту техники для ВВС Индии заводом в 1998 году были отремонтированы еще 3 вертолета. Далее был перерыв, сложившийся не по вине завода. Но, в новом веке сотрудничество было продолжено. На Конотопском АРЗ проходили и проходят капитально-восстановительный ремонт вертолеты марки Ми с индийской авиационной символикой. Вот и в дни празднования юбилея завода в сборочном цеху стоят очередные Ми-24 с опознавательными знаками ВВС Индии".

ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА. МЕКСИКА

Работа по опробованной в Польше методике "выездных бригад" помогала находить и успешно реализовывать новые и новые контракты. 2002 – 2003 год был успешно проведен ремонт вертолетов Ми-17 на Американском континенте, в Мексике. Руководил ремонтной бригадой заместитель директора АВИАКОНа по производству и снабжению ***Анатолий Алексеевич Буцан***



"Проект похож на польский, – вспоминает он, – с той только разницей, что на этот раз работать пришлось полностью автономно. 16 специалистов АВИАКОНа прибыли в Мексику 18 сентября 2002 года. Для работы нам предоставили голый ангар. Первым делом установили оборудование для разборки, ремонта и сборки вертолета, которое морем прибыло с Украины. Конечно, всего необходимого сразу учесть не удалось. Но рядом, 40 километров – Мехико. Да и сама Санта-Люсия – это огромнейшая авиабаза ВВС Мексики.

Мы разбирали вертолет, дефектировали его и морем отправляли агрегаты на ремонт в Конотоп. В это время на месте производили ремонт фюзеляжа и съемного оборудования.

В работе мексиканцы не помогали. Они только контролировали. Каждый день приезжали контролеры и проверяли процент выполнения, четкое соблюдение графиков работ... Это их интересовало больше всего. К нам были приставлены с мексиканской стороны 5 инженеров. По-видимому, они должны были чему-то учиться, но особого интереса не проявляли. Только на конечном этапе, когда доходило до регулировочных работ, то есть то, что необходимо в процессе эксплуатации, их что-то могло заинтересовать.

К июню 2003 года мы закончили сборку и облет оговоренного контрактом количества вертолетов. Облетывали вертолеты наши экипажи. Мексиканская сторона высоко оценила нашу работу, и нам было предложено для ремонта еще несколько вертолетов.

В декабре 2003 года мы возвратились в Конотоп."

В Мексике не забыли качественной и быстрой работы авиаконовцев. 2009 год закончился очередным успешным завершением международного контракта по капитально-восстановительному ремонту вертолетов Ми-17 для ВВС и армии этой латиноамериканской страны. Специалисты выездной бригады ГП АВИАКОН выполнили поставленные задачи по полному восстановлению 5-ти вертолетов Ми-17 в самые кратчайшие сроки – за 8 месяцев. Инженерно-технический персонал и рабочие ГП "АВИАКОН" не только обеспечивали качественное выполнение всех видов работ, но и принимали непосредственное участие в разработке конструкторской документации по изготовлению технологического оборудования и оснастки. Данная работа явилась фундаментальной частью Программы "Оперативность 24 часа в сутки", заключающейся в постоянной эксплуатационной готовности воздушных судов Мексики для выполнения самого различного рода операций: от тушения пожаров, оказания помощи гражданскому населению при возникновении чрезвычайных ситуаций во время природных бедствий до перевозки войск мексиканской армии и ВВС.

Также регулярно выполняются контракты по ремонту вертолетной техники для Колумбии, Перу.

АФРИКА. ЕГИПЕТ.

В последние годы XX века авиаремонтники АВИАКОНа выполнили свой первый значительный контракт по ремонту вертолетов для одной из африканских стран. Для ВВС Алжира были капитально отремонтированы 29 вертолетов Ми-24, которые впоследствии модернизировала южно-африканская фирма АТЕ. Работы по капитально-восстановительному ремонту выполнялись на заводе. Новое оборудование на вертолеты монтировали специалисты из ЮАР на авиабазе алжирских ВВС, а конотопские специалисты их только консультировали. Как свидетельствует заместитель главного инженера АВИАКОНа Андрей Леонтьевич Василенко, такой объем модернизации завод в то время выполнять не мог. На вертолеты устанавливался комплекс пилотажно-навигационного оборудования, центральный компьютер, выполнялась адаптация кабины вертолета под использование очков ночного видения. Также устанавливалась новая пушка, новая ракета лазерного наведения, управляемая оптико-электронной станцией с телевизионным и инфракрасными каналами. Пушка управлялась нашлемной системой целеуказания. Под эти цели и задачи были адаптированы многие существующие системы.

На много объемнее предстояла работа в Арабской Республики Египет. В 2004 году технология, предусматривающая ремонт техники на точке заказчика, была уже надежно опробована и давала АВИАКОНу конкурентные преимущества перед другими предприятиями. Заказ на ремонт 41 вертолета Ми-8Тдля ВВС Арабской республики Египет свидетельствовал о растущем доверии к Конотопскому АРЗ в мире и позволил на много месяцев загрузить работой цеха предприятия.

Рассказывает В.П.Михайленко



Михайленко Владимир Павлович родился в Приморье на Дальнем Востоке. Закончил Приморский авиатехникум и работал на авиастроительном заводе в Арсеньеве. В августе 1977 года как руководитель бригады специалистов прибыл на Конотопский АРЗ для обучения рабочих ремонту вертолета Ми-24. С 1980 года живет в Конотопе и работает на авиаремонтном заводе. Был старшим мастером, начальником участка. Сейчас – заместитель начальника цеха.

"2 июля 2004 года мы втроем, я, главный инженер АВИАКОНа Николай Александрович Зубко и Василий Ефимович Бычок первыми прибыли в Египет для исследования технического состояния партии вертолетов Ми-8Т, которые предстояло отремонтировать.

Через месяц, 7 августа прибыла основная группа наших специалистов, и мы приступили к выполнению работ. Нас было 16 человек. Работали мы на египетском предприятии HFDI – Хелванские мастерские ВВС АРЕ в городе Хелован, который расположен за 20 километров от Каира.

Особенностью египетских вертолетов было то, что они интенсивно эксплуатировались в жарком климате в пустынной зоне. Эти Ми-8Т имели много коррозионных повреждений. Это специфика той зоны. Вроде пустыня, жарко, но в то же время там много солончаков. Песок повреждал и лакокрасочное покрытие машин. Ночи там холодные, а днем жарко. На металлических частях образовывалась влага, которой было достаточно, чтобы в таких местах начинала развиваться коррозия. Зависший воздухе песок повреждал лопасти несущего и рулевого винтов, элементы проточной части двигателей.

С первых дней все шло по отработанной схеме: разборка вертолетов, отправка агрегатов на АВИАКОН, ремонт фюзеляжа и съемного оборудования. Контракт был совместный, то есть предполагал, что работать мы будем вместе с египетскими специалистами. Так было предусмотрено с самого начала. С рабочими предприятия мы быстро нашли общий язык, и у нас установились очень хорошие рабочие отношения, которые сохранились надолго. Работа была плодотворной, дружной, невзирая на то, что мы украинцы, а они – арабы. В какой-то мере это заслуга наших специалистов, а в какой-то – еще и потому, что египтяне имели довольно хорошую подготовку. До этого они выполняли ремонт вертолета Газель. То есть, понятие о том, что такое вертолет, как с ним обращаться и как выполнять ремонт они уже имели. А практические навыки по работе на вертолете Ми-8Т они получали, уже работая с нами. Контрактом было предусмотрено техническое обучение египетских специалистов, по окончании которого были проведены экзамены и выданы соответствующие сертификаты. Нужно отдать должное, некоторые из них были очень хорошо подготовлены и выполняли свои функции наравне с нами. Но даже учитывая это, сейчас в Хелванских мастерских ВВС АРЕ могут делать только определенные работы на Ми-8, однако выполнять ремонт вертолетов в полном объеме они не могут. Особенно это касается регулировочных и доводочных операций, которые ими до конца не освоены. Эти операции выполняли мы. Мы же и расписывались за конечную готовность вертолета, подготовку его к полетам и выпуск. Обучение ремонту агрегатов вертолета египетских специалистов не проводилось. Все агрегаты ремонтировались в Украине.

Конечно, работы продолжались не круглые сутки. У нас был выходной – пятница. В связи с большой загруженностью суббота очень редко была выходным днем. В свободное время, выходные мы жили активной жизнью. В Египте есть что посмотреть, где отдохнуть. Учитывая, что группы сменяли друг друга, мы, как руководители, старались организовать им экскурсии. Бывали в музеях Каира, и очень часто. Хотя бы раз в месяц находили возможность отдохнуть на пляжах Красного моря.

Язык общения у нас был английский. Но египтяне довольно способны к изучению языков, и к концу контракта мы уже могли общаться и на русском. По условиям контракта в бригаде всегда присутствовал переводчик, и проблем с общением у нас не было.

Ремонт первой партии, 41 вертолета Ми-8Т продолжался до 26 декабря 2006 года".

Продолжение следует.

Виктор Гедз. "Крила України".



Индийские специалисты осматривают вертолетные агрегаты, отремонтированные на АВИАКОНе.

БЮДЖЕТ

Экономику США спасут за счет бюджета Пентагона



США урежут военный бюджет на 350 миллиардов долларов за 10 лет. Такое решение стало частью плана, предусматривающего сокращение госрасходов и увеличение потолка госдолга страны, одобренного 31 июля Бараком Обамой и лидерами республиканцев и демократов в Конгрессе США. О достигнутых договоренностях сообщается на сайте Белого дома.

Всего в ходе реализации двухэтапного плана госрасходы будут урезаны на 2,5 триллиона долларов. На первом этапе, который начнется непосредственно после одобрения Сенатом законопроекта, США урежут расходы на триллион долларов за десять лет.

Остальную часть сокращений – полтора триллиона долларов – предстоит одобрить до 23 ноября специально создаваемому для этих целей в Конгрессе комитету. На голосование вторая часть поправок в бюджет будет вынесена 23 декабря. О том, какие еще области и программы, помимо оборонной, затронет сокращение бюджетов, не сообщается, однако известно, что не будут урезаны расходы в социальной сфере и здравоохранении, в том числе, для людей старшего возраста.

Лимит госдолга США, по данным чиновника, имя которого не разглашается, будет повышен по меньшей мере на 2,1 триллиона долларов. Будет ли это лишь первым этапом повышения, не уточняется. Ранее сообщалось, что одобренный лидерами Конгресса план сможет позволить США занять на 3 триллиона долларов больше установленного на данный момент потолка в 14,29 триллиона долларов.

Соглашение между Обамой, лидером республиканского меньшинства в Сенате США Митчем Макконеллом и лидером демократического большинства в Сенате Гарри Ридом было достигнуто перед лицом технического дефолта. В случае, если бы договоренности небыли достигнуты, а Сенат и Палата представителей Конгресса США не проголосовали за принятие выработанного совместно плана, Соединенные Штаты не смогли бы расплачиваться по обязательствам. В свою очередь, дефолт самой большой экономики мира неизбежно привел бы к тяжелейшим последствиям.

НА ОЗБРОЄННЯ

Сухопутные войска России примут на вооружение 120 оперативно-тактических ракетных комплексов "Искандер". Об этом, как сообщает "Интерфакс", заявил заместитель министра обороны России генерал армии Дмитрий Булгаков.

Сухопутные войска России пополнятся 120 "Искандерами"

"В 2010 году для Вооруженных сил закуплено шесть комплексов "Искандер", – уточнил Булгаков. Закупка оперативно-тактических ракетных комплексов будет производиться в рамках госпрограммы вооружений на 2011-2020 годы, объем финансирования которой составит около 20 триллионов рублей.

Помимо "Искандеров", по словам Булгакова, российские Вооруженные силы получат 180 пусковых установок противотанкового ракетного комплекса "Корнет", предназначенных для применения на боевых машинах. "Закуплено в 2010 году 18 пусковых установок, 13 боевых машин. Планируется закупить до 180 пусковых установок и 360 боевых машин", – отметил Булгаков. Кроме того, в 2010 году Россия приобрела 36 152-миллиметровых самоходных гаубиц "Мста-С", а в перспективе планируется принять на вооружение еще 574 таких орудия.

В начале марта 2011 года министр обороны России Анатолий Сердюков рассказал о планах закупки военной техники и вооружений в рамках действующего гособоронзаказа на 2011 год. В частности, в 2011 году военные намерены закупить 36 стратегических баллистических ракет, две стратегические атомные подводные лодки и 20 стратегических крылатых ракет воздушного базирования. Кроме того, военные должны получить пять космических аппаратов, 35 самолетов, 109 вертолетов, три многоцелевые атомные подлодки, один боевой надводный корабль и 21 зенитный ракетный комплекс.

ЗІТКНЕННЯ ІНТЕРЕСІВ

США и Китай провели переговоры по продаже оружия Тайваню

США и Китай провели переговоры относительно возможности продажи американского вооружения Тайваню, сообщает Defense News. В переговорах приняли участие уполномоченный Китая по делам Тайваня Ван И, заместитель госсекретаря США Уильям Бернс и госсекретарь Хиллари Клинтон. Переговоры были проведены в связи с намерением США до 1 октября 2011 года принять решение относительно поставки Тайваню военной техники, включая истребители F-16 Fighting Falcon.

Переговоры с китайской стороной завершились неудачей. Китай придерживается позиции, что США не должны поставлять Тайваню вооружения, чтобы не навредить развитию американо-китайских взаимоотношений. Китай не признает независимость Тайваня, отделившегося от республики в 1946 году. По этой причине любая сделка по продаже военной техники Тайбэю крайне остро воспринимается Пекином. В частности, в 2010 году Конгресс США одобрил поставку Тайваню вооружений и военной техники на 6,5 миллиарда долларов. В ответ на это Китай объявил о разрыве военно-технического сотрудничества с США.

Поводом для многолетнего противостояния США и Китая относительно поставок вооружения Тайваню, стал запрос Тайбэя на покупку 66 новых истребителей F-16. Министерство обороны Тайваня впервые разместило заказ на 66 F-16 в 2007 году, однако администрация Джорджа Буша отказалась рассмотреть его без объяснения причин. Позже Тайвань еще несколько раз повторял заказ, однако США отказывались продать стране истребители. В конце мая 2011 года почти половина Сената США поддержала продажу боевых самолетов Тайваню, чья безопасность оказалась под угрозой растущей военной мощи Китая.

В настоящее время на вооружении ВВС Тайваня стоят 146 F-16A/B, купленных в 1992 году. Последний такой самолет Тайвань получил в 2001 году. Согласно планам ВВС Тайваня, новые истребители F-16 должны частично заменить такие самолеты более ранних версий. Пока США не приняли конкретного решения относительно продажи Тайбэю истребителей F-16, ВВС Тайваня намерены провести модернизацию уже стоящих на вооружении таких самолетов.

ВИПРОБУВАННЯ

Американский авиастроительный концерн Boeing провел очередной этап испытаний перспективного патрульного противолодочного самолета P-8A Poseidon, создаваемого в интересах ВМС США. Как сообщает Defense Aerospace, в ходе проверок самолет проходил испытания на флаттер – проверку на прочность конструкции при достижении определенной скорости полета, называемой критической скоростью флаттера.



Poseidon прошел испытания на флаттер

Испытания на флаттер проводились на так называемом "чистом" самолете – на P-8A не было установлено никакого дополнительного навесного оборудования, например, топливных баков или систем гидролокации. Какие именно маневры совершал самолет в ходе испытаний, не уточняется. Как правило, в ходе испытаний на флаттер самолет должен подняться на большую высоту и затем практически спикировать с нее, достигнув максимальной скорости. После завершения этого этапа проверок P-8A приступил к испытаниям на загрузку.

P-8A создается на базе пассажирского лайнера Boeing 737-800. Как ожидается, первые три патрульных самолета будут переданы ВМС США в 2012 году после завершения всех заводских испытаний, а полное завершение программы разработки намечено на 2013 год. Самолет способен развивать скорость до 907 километров в час и совершать полеты на расстояние до 2,2 тысячи километров. P-8A оснащен пятью внутренними и шестью внешними точками подвески.

Помимо ВМС США, которые намерены заказать в общей сложности 117 новых патрульных самолетов, Poseidon, также будет поставляться военно-морским силам Индии. К настоящему времени Индия заказала у США 12 локализованных версий Poseidon – P-8I.

ПРО

Израиль испытал новую противобаллистическую ракету



В Израиле состоялись первые испытания на перехват новой противобаллистической ракеты "Стрела-3" (Arrow 3), сообщает UPI. Противоракета успешно поразила баллистическую ракету условного противника. Какая именно ракета использовалась в качестве мишени, и какой именно боеприпас она имитировала, не уточняется. Как ожидается, новая противобаллистическая ракета будет принята на вооружение Израиля в 2015 году.

Другие подробности об испытании "Стрелы-3" не сообщаются. В настоящее время Израиль и США планируют провести очередные совместные учения Juniper Cobra, которые проходят каждые два года. В ходе учений будет проведено испытание "Стрелы-3". Начало учений запланировано на январь 2012 года. В перспективе "Стрела-3" станет одним из трех основных компонентов многослойной израильской системы противоракетной обороны. Двумя другими компонентами станут комплексы "Железный купол" (Iron Dome) и "Праща Давида" (David's Sling).

Разработка "Стрелы-3" началась в 2009 году. Противоракета создается на базе "Стрела-2". От базового варианта она будет отличаться способностью поражать баллистические ракеты противника на высоте до ста километров. При этом поражение будет осуществляться не за счет неконтактной боеголовки, а за счет прямого попадания. Arrow-3 предназначается для перехвата баллистических ракет, подобных иранской Shihab, сирийской "Скад" или ливанской Fatah-110 с дальностью от 400 до двух тысяч километров.

Создание "Стрелы-3" ведется при финансовой поддержке США. Как ожидается, стоимость одной ракеты-перехватчика составит два-три миллиона долларов, а полная стоимость программы разработки и поставки на вооружение в течение трех лет – 700-800 миллионов долларов.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ПАМ'ЯТЬ

Станислав Конюхов – Почетный гражданин Днепропетровска



Днепропетровский городской совет присвоил звание Почетного гражданина города (посмертно) генеральному конструктору – генеральному директору государственного предприятия "Конструкторское бюро "Южное" им. Янгеля" Станиславу Конюхову, сообщает УНИАН.

Такое решение депутаты горсовета приняли 29 июля на очередной сессии.

"Станиславу Николаевичу принадлежит ряд научно-технических разработок, использованных в конструкциях ракет-носителей "Интер-космос", "Циклон-2", "Циклон-3". С.Конюхов – автор более 500 научных трудов, Герой Украины, лауреат Государственных премий СССР и Украины", – отмечается в решении сессии Днепропетровского городского совета.

В апреле 2011 г. Днепропетровский горсовет принял решение о присвоении имени С.Конюхова одной из улиц города.

С.Н. Конюхов умер 3 апреля 2011 года в возрасте 73 лет.

УКРАЇНСЬКИЙ КОСМОС

Расширены полномочия ГКАУ



В Верховной Раде зарегистрирован правительственный законопроект, расширяющий полномочия Государственного космического агентства Украины. В частности, ему предлагается передать руководство спутниковой связью, пишет газета "Коммерсант-Украина".

В частности, как утверждают в ГКА, новшества помогут в 2013 году осуществить запуск первого украинского спутника связи, благодаря которому может быть создана собственная система навигации. При этом, по словам президента группы компаний "Поверхность" Виктора Самойленко, согласно международным соглашениям, Украина могла претендовать на диапазон орбиты, находящийся прямо над ее территорией, – 38,2 градуса. Однако выяснилось, что на этой частоте украинский спутник мог бы создать помехи российским спутникам связи. "В итоге нам определили невыгодную частоту в 48 градусов, что усложнит трансляцию сигнала и потребует для его приема дополнительной тарелки", – заявил Самойленко.



Международную космическую станцию затопят после 2020 года

Международная космическая станция (МКС) после 2020 года повторит судьбу легендарной российской станции "Мир": она будет сведена с орбиты и затоплена, заявил статс-секретарь – заместитель руководителя Федерального космического агентства Виталий Давыдов в интервью на сайте агентства, передает РИА "Новости".

"МКС после того, как она завершит существование, мы вынуждены будем затопить. Оставлять ее на орбите нельзя, это слишком сложный, тяжелый объект. Много мусора от него может быть", – сказал Давыдов.

По его словам, пока договоренность о работе МКС с международными партнерами имеется до 2020 года.

"Мы договорились с нашими партнерами, что станция будет эксплуатироваться примерно до 2020 года. Изначально закладывалось 15 лет. С 1998 года прошло 13 лет, но потенциал станции гораздо больше. Я напомню, когда у нас летал "Мир", мы тоже думали, что он будет совсем немножко летать, но 15 лет он добросовестно отработал", – напомнил заместитель руководителя Федерального космического агентства.

Отвечая на вопрос, будет ли построена новая космическая станция, Давыдов сказал: "Вариантов есть несколько. Можно, конечно, станцию не создавать, а попробовать сразу замахнуться на Луну, на Марс..." Вместе с тем он отметил, что это не очевидно.

"Ведь очень много задач у нас связано еще с околоземным космическим пространством. И, наверное, наиболее серьезная отдача от космоса пока не на Луне и не на Марсе, она здесь будет, около Земли. Я не исключаю, что эта задача будет решаться через перспективную какую-то космическую станцию, и не исключено, что она будет использоваться для того, чтобы собирать, создавать как раз те комплексы, которые полетят в будущем на Луну и на Марс", – заключил заместитель руководителя Роскосмоса.

НОВИНИ МКС

Казахстан хочет отправить своего космонавта в длительный полет на МКС

Космическое агентство Казахстана (Казкосмос) рассчитывает отправить своего космонавта в длительную экспедицию на Международную космическую станцию (МКС), но этому мешает отсутствие свободных мест на кораблях "Союз".

"Вопрос по отправке в полет на МКС (казахстанского космонавта – ИФ-АВН) не снимается с повестки дня, но он требует очень тщательной проработки. Нам бы хотелось, чтобы это был длительный полет на уровне члена экипажа", – сказал "Интерфакс-АВН" глава Казкосмоса Талгат Мусабаев.

Он напомнил, что прекратила существование американская многоразовая транспортная система "Спейс шаттл" и вся нагрузка по доставке экипажей на МКС и их возвращению на Землю легла на российские корабли "Союз". "Для полета на станцию выстроилась достаточно большая очередь из, прежде всего, российских космонавтов, астронавтов США и других стран-партнеров проекта МКС. Казахстан пока не является партнером проекта МКС и для него место в очереди не предусмотрено. Это основной фактор, который сдерживает полет", – сказал Т.Мусабаев.

Он отметил, что два кандидата в космонавты прошли двухгодичную подготовку в Звездном городке и их квалификация позволяет им выполнять обязанности бортинженера станции.

Первоначально Казахстан намеревался отправить своего космонавта на МКС в 2009 году, но этому помешали финансовые проблемы. В настоящее время, отметил Т.Мусабаев, преграда только одна – отсутствие мест на корабле "Союз".

"В 2009 году была финансовая причина. Тогда уже был подписан контракт между мной и главой Роскосмоса Анатолием Перминовым, но в связи с тем, что в то же время начался финансовый кризис, денег на полет не оказалось. Сейчас для пролета необходимо заново все согласовывать", – отметил он.

Два казахстанских кандидата в космонавты – М.Аймаханов и Айдын Аимбетов – еще в 2007 году завершили подготовку в Российском государственном центре подготовки космонавтов им. Гагарина. Один из них должен был полететь на МКС в составе международного экипажа осенью 2009 года, однако полет был отложен казахстанской стороной на неопределенное время из-за сокращения финансирования. Стоимость полета казахстанского космонавта, согласно подписанному с Россией контракту, составляла около $30 млн.

Как сообщалось, казахстанский космонавт М.Аймаханов желает получить гражданство РФ, чтобы войти в отряд российских космонавтов и отправиться в экспедицию на МКС.

ПЕРСПЕКТИВА

Работа над российским космическим кораблем нового поколения продолжится – глава Роскосмоса

Роскосмос пока не определился с обликом нового космического корабля, который заменит "Союзы", сообщил "Интерфаксу" глава Роскосмоса Владимир Поповкин.

"Подводить итоги пока рано. Все будет зависеть от целей, которые будут стоять перед пилотируемой космонавтикой в ближайшее десятилетие. Нужно определиться, куда мы полетим – на Луну, на Марс или будем работать в ближнем космосе. От этого будет зависеть и облик корабля, и его характеристики, и состав экипажа", – подчеркнул В.Поповкин.

Он отметил, что "рассматривается ряд вариантов".

В то же время В.Поповкин не подтвердил информацию о том, что проект нового космического корабля, предложенный РКК "Энергия", не получил поддержку.

"Никто ничего не забраковывал. Есть техническое задание – разработать проект перспективной пилотируемой космической системы. У нас есть еще достаточно времени подумать", – сказал глава Роскосмоса.

Таким образом, по его словам, никаких решений по проекту перспективного российского пилотируемого космического корабля пока не принято.

АСТРОНОМІЯ

"Кеплер" признали пригодным для поиска внесолнечных Сатурнов

Орбитальный телескоп "Кеплер", основной задачей которого является поиск внесолнечных планет, сможет искать также и их кольца. По мнению астрономов, чувствительность телескопа достаточна для выполнения таких наблюдений, сообщает портал Space.com.

Сторінку підготував Віктор Гедз.

Две войны Ивана Кожедуба

Продовження. Початок у №№ 27-29.

В войну в Корее негласно вступают советские ВВС

После договоренности правительств Советского Союза, Китая и Северной Кореи 20 октября 1950 года И.Сталин отдал приказ советским ВВС: "Прикрыть небо над Северной Кореей от налетов американской авиации и на дальних подступах защитить границы Советского Союза". Для выполнения этих задач было решено к началу ноября 1950 года сформировать и перебросить на театр военных действий 64-й Отдельный истребительный авиакорпус . Командование ВВС Советской Армии приняло решение направить в Китай 324-ю истребительную авиационную дивизию "для переучивания на самолетах МиГ-15 корейских летчиков". Так в ноябре 1950 года в воздушную войну негласно вступили советские летчики. Первоначально это была одна авиационная дивизия...

В состав 324-й дивизии вошли 176-й гвардейский и 196-й истребительные авиаполки с частями обеспечения. Командиром дивизии был назначен трижды Герой Советского Союза полковник И.Н. Кожедуб, командиром 176-го гв.иап подполковник Кошель, командиром 196-го иап подполковник Евгений Пепеляев.

В короткий срок были сформированы два истребительных авиаполка, штаб и управление дивизии, а также части специального и тылового обеспечения. Формирование этих двух полков производилось из личного состава трех авиаполков, которые базировались на аэродромах Кубинка, Теплый Стан и входили в 324-ю авиадивизию прежнего состава. Летный состав формируемых полков разрешено было набирать только из добровольцев , за исключением летчиков-пилотажников, принимавших участие в показательных полетах. Три эскадрильи 196-го полка были сформированы из летчиков-добровольцев 32-го гвардейского и 196-го авиаполков.

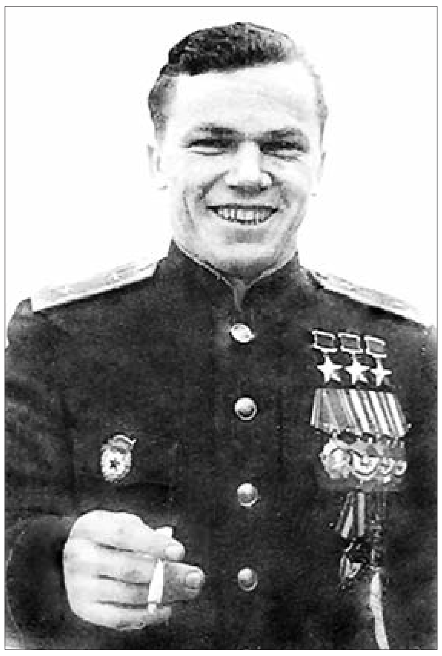
Все летчики прекрасно понимали, для чего формируются дивизия и полки, и чем они будут заниматься в командировке. Большинство летчиков не проявляли большого желания ехать в командировку, так как уже знали, что такое война.

После обстоятельных бесед и разговоров были подобраны командиры эскадрилий, с которыми познакомился новый командир авиадивизии И.Н. Кожедуб и вместе с полковником В.А.Луцким, Героем Советского Союза, командовавшим дивизией до переформирования, утвердил их кандидатуры .

Почти 90% летного состава формируемых полков были участниками Великой Отечественной войны и имели опыт ведения воздушных боев на поршневых самолетах. Командиры авиационных эскадрилий сами подбирали в свои подразделения летчиков-добровольцев.

Под руководством инженеров авиаполков усилиями всего личного состава самолеты МиГ-15 разобрали и каждый самолет разместили в отдельном самолетном ящике. Ящики погрузили на железнодорожные платформы и под охраной сопровождающей команды, отправили в Китай за 10-15 дней до убытия основной группы личного состава дивизии.

Людей не стали переодевать в гражданское платье, а просто сняли со всех солдат и офицеров погоны, петлицы, знаки различия, так что внешне все командируемые сразу стали выглядеть не военнослужащими, а, в лучшем случае, демобилизованными воинами. Вещей у личного состава не было, за исключением сумок с летным или техническим обмундированием.



По команде все разместились в вагонах, и поезд тронулся, оставляя на лесной просеке провожающих жен и детей, некоторые из них видели своих мужей и отцов в последний раз...

... В Китай эшелон прибыл в начале декабря 1950 года. На железнодорожной станции Маньчжурия личный состав перешел из советских вагонов в китайские, и паровоз потянул состав вглубь китайской территории...

Поезд прибыл в город Дунфын, провинции Гирин, находящийся примерно в 200 км от корейской границы. Сюда же, спустя два-три дня прибыл эшелон с самолетами. Начались работы по разгрузке и сборке самолетов, установке агрегатов и съемного вооружения . Заметим, что при убытии в Китай командование ВВС Советской Армии обязало командира 324-й дивизии переучить 60 корейских летчиков на самолеты МиГ-15, после чего все самолеты МиГ-15 передать ВВС КНДР.

В соответствии с обстановкой личному составу находящемуся на аэродроме Дунфын И.Н. Кожедуб поставил задачу: после сборки облетать самолеты; обучить полетам на самолетах МиГ-15 корейских летчиков; нести боевое дежурство днем в готовности № 2 одним звеном МиГ-15; подготовить своих летчиков к боевым действиям днем в составе полка. Забегая вперед, отметим, что в конце мая – начале июня 1951 года с получением новых самолетов МиГ-15бис, самолеты МиГ-15 были переданы авиаторам КНДР.

Самой ответственной была задача по подготовке своих летчиков к боевым действиям. Командирам подразделений и летчикам предстояло: изучить район боевых действий, летно-технические данные самолетов противника, их тактику действий; облетать каждому свой самолет, пристрелять оружие, проверить пилотажное и навигационное оборудование.

Основной задачей в подготовке летчиков 324 иад, И.Н. Кожедуб, полагаясь на свой боевой опыт считал: моральную и физическую готовность к ведению воздушных боев с опытным и превосходящим в количестве противником; умение правильно и разумно маневрировать в воздушном бою, понимать и выдерживать свое место при маневре группы; видеть и правильно оценивать обстановку в воздухе; в бою и после боя всегда сохранять ориентировку и не терять пространственное положение; научиться пилотированию на пределе возможностей самолета и летчика во всем диапазоне высот и скоростей самолета, особенно в воздушном бою, не глядя в кабину, за исключением особых случаев; не выходить самовольно из боя.

Достичь выполнения этих задач И.Н. Кожедуб и командиры всех степеней стремились путем последовательного обучения каждого летчика, начиная с одиночной подготовки, заканчивая свободным воздушным боем в составе групп различного тактического назначения.

Это была очень большая и напряженная работа всего личного состава авиаполков дивизии. Необходимо было усовершенствовать навыки летчиков: в выполнении высшего пилотажа на всех высотах; групповой слетанности в боевых порядках пары, звена, эскадрильи; в отработке тактического и огневого взаимодействия при ведении маневренного воздушного боя в составе групп выполняющих различные задачи; в воздушной стрельбе по маневрирующей цели из фотокинопулемета (ФКП) на дальностях не более 150 – 200 метров; по преодолению особых случаев в полете ("валежка", штопор ит.п.). Все эти элементы нужно было отработать на высотах от земли до потолка самолета. А сроки были весьма и весьма сжатыми! В Корее шла война ...

За три с небольшим месяца летчики авиаполков налетали по 40 – 50 часов каждый на самолете МиГ-15 без единой аварии. Летчики дивизии добросовестно выполнили задачи, поставленные И.Н. Кожедубом, и, в марте 1951 года, были готовы к боевым действиям днем в простых и сложных метеоусловиях в составе авиаполков на всех высотах. Все проводимые полеты были насыщены воздушными боями и воздушными стрельбами . Все летчики были подготовлены и летали по уровню требований предъявляемых к военному летчику 2-го класса. До 30 % летчиков соответствовали требованиям 1-го класса.

Первые бои. "Кто есть кто..."

... 1 апреля 1951 года 176-й гв.иап и 196-й иап на самолетах МиГ-15 перебазировались с аэродрома Аньшань на аэродром Аньдун для ведения боевых действий в составе 324-й авиадивизии, которая, в свою очередь, вошла в состав 64-го Отдельного истребительного авиационного корпуса , базировавшегося на аэродроме Аньдун КНР в непосредственной близости от китайско-корейской границы. После приземления самолетов МиГ-15 176-го гв. и 196-го авиаполков остатки экипажей 151-й авиадивизии, около десятка самолетов МиГ-15, покинули аэродром Аньдун. Буквально на второй день над аэродромом Аньдун появилось около 30 американских самолетов F-86. Две эскадрильи 196-го иап и две эскадрильи 176-го гв.иап успели произвести взлет. Над аэродромом завязался воздушный бой на высоте от тысячи до 8000 м.

В этом воздушном бою американцы встретили энергичное сопротивление со стороны летчиков 324-й авиадивизии. После этого боя к советским пилотам на аэродром Андунь самоуверенные янки на F-86 не приходили ни разу до конца пребывания и убытия 324-й авиадивизии Кожедуба в Советский Союз, то есть до 1 февраля 1952 года. Несмотря на потери в этом бою, в 176-м гв.иап один МиГ-15 был сбит и один подбит, – "кожедубовцы" показали "кто есть кто". В последующие дни советские "китайцы-корейцы" встречали группы самолетов F-86 до их подхода к аэродрому.

Основная боевая задача 324-й авиадивизии и ее полков состояла в прикрытии от ударов с воздуха гидроэлектростанции на реке Ялуцзян, железнодорожного моста через реку Ялуцзян в районе Гисю, а также основных коммуникаций снабжения китайских добровольцев и войск КНДР в междуречье Ялуцзян и Ансю.

(Продолжение следует).

Игорь Чичкань, военный историк, полковник в отставке, участник боевых действий в Афганистане.

Людмила Кошелева, директор Броварской централизованной библиотечной системы, заслуженный работник культуры Украины.

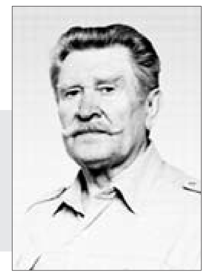
Материал к печати подготовил Владимир Алексеев.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

8-14 серпня



8 серпня 1912 р. *народився начальник ЛВС ДКБ О.К.Антонова (1957-1960) В.Є.Чеботарьов.*



8 серпня 1921 р. *народився голова Ради ветеранів України, Герой України І.О.Герасимов.*



8 серпня 1930 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова П.К.Киричук.*

8 серпня 1941 р. – *здійснено перший наліт радянських літаків на Берлін, 5 ДБ-3 на чолі з Є.М.Преображенським.*



8 серпня 1948 р. *народився заслужений льотчик-випробувач В.Г.Пугачов.*



8 серпня 1948 р. *народилася льотчиця-космонавт С.Є.Савицька.*



8 серпня 1966 р. *народився начальник Центру аеронавігаційного забезпечення авіації Збройних Сил України І.А. Романенко.*

8 серпня 1992 р. *вийшов перший номер авіаційного науково-популярного журналу "Аерохобби", зараз – "Авиация и время" (головний редактор – О.М.Ларіонов).*

9 серпня 1930 р. *здійснив перший політ літак К-6 конструкції К.О.Калініна, М.О.Снєгірьов.*

9 серпня 1945 р. *здійснено друге атомне бомбардування, з літака B-29 скинуто ядерну бомбу "Товстун" на Нагасакі (Японія).*

9 серпня 1962 р. *народився начальник фізичної підготовки і спорту – начальник групи фізичної підготовки і спорту управління бойової підготовки Командування ПС ЗС України В.М.Білуха.*

9 серпня 1991 р. *здійснив перший політ дослідний екземпляр літака Су-29, Є.І.Фролов.*



9 серпня 2000 р. *наказом МО України двічі Герой Радянського Союзу, генерал-лейтенант у відставці О.Г.Молодчий зарахований почесним льотчиком 185-го полку 13-ї гвбад ВПС ЗС України.*

10 серпня 1927 р. *почалися льотні випробування першого радянського суцільнометалевого винищувача АНТ-5 (І-4) з двигуном М-22, М.М.Громов.*

10 серпня 1932 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР С.К.Лешкович.*

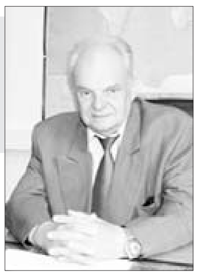
10 серпня 1954 р. *народився начальник відділу військової символіки та геральдики Генерального штабу ЗС України О.Б. Муравйов.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

8-14 серпня

10 серпня 1979 р. *почалися випробування мобільного ґрунтового ракетного комплексу з двоступеневою БР середньої дальності і покращеними тактико-технічними характеристиками "Піонер УТТХ" 15Ж53 (РСД-10).*

11 серпня 1934 р. *народився головний конструктор літака Ан-124 "Руслан" В.І.Толмачов.*



11 серпня 1941 р. *здійснено перший висотний таран (висота понад 9000 м), лейтенант О.М.Катрич з 27-го вап ППО на МіГ-3 успішно таранив розвідник-бомбардувальник Do.215.*

11 серпня 1958 р. *народився начальник управління авіації Військ ППО ЗС України (1999-2004) В.Д.Ашкеназе.*

11 серпня 1988 р. *на озброєння РВСП прийняли ракетний комплекс з МБР Р-36М2, головний конструктор – В.Ф.Уткін.*



11 серпня 2000 р. *вперше в історії ВПС ЗС України екіпажами літаків дальньої авіації Ту-22М3 проведені успішні пуски ракет Х-22 по мішенях в акваторії Баренцевого моря, командири екіпажів – В.Ткаченко, В.Савченко, штурмани – І.Стратилатов, В.Рисенко.*

12 серпня 1910 р. *здійснив перший політ дирижабль "Кречет" – перший російський військовий дирижабль, екіпаж С.М.Немченка.*

12 серпня 1923 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу А.Я.Брандіс.*



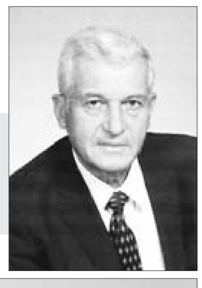
12 серпня 1996 р. *створено Національний Центр керування і випробувань космічних засобів України.*



13 серпня 1920 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу В.І.Андріанов.*

13 серпня 1949 р. *народився військовий льотчик, командир авіаційної групи ВТА ВПС ЗС України (1994-2001) В.В.Радченко.*

14 серпня 1937 р. *сформовано Харківське військове авіаційне училище зв'язку. День створення факультету наземного забезпечення бойових дій авіації ХУПС.*



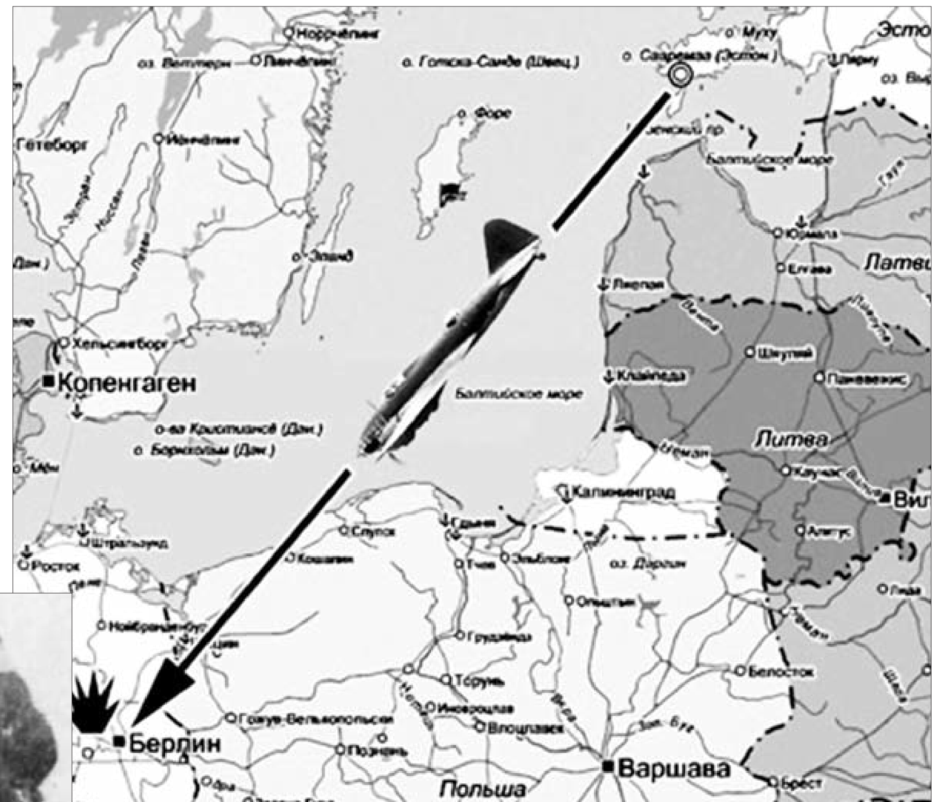
14 серпня 1945 р. *народився Міністр оборони (1994-1996) В.М.Шмаров.*



14 серпня 1965 р. *здійснив перший політ серійний пасажирський літак Ту-134, побудований на Харківському авіаційному заводі.*

В небе над Берлином

Семьдесят лет назад, 8 августа 1941 года, советская авиация, базировавшаяся на островах Моонздунского архипелага – Хиумаа и Сааремаа (Эзель) – совершила первый налет на Берлин. Это было ответом на бомбардировки гитлеровской авиации Москвы 22 июля. Пять бомбардировщиков ДБ-3 авиаполка под командованием Евгения Преображенского сбросили на Берлин первые бомбы. Затем на столицу Германии было совершено еще девять налетов, пока Эстония не была окончательно занята наступавшими на восток фашистами.



В июне-июле 1941 года, подвергшись нападению, Советский Союз терпел на западном фронте поражение за поражением, а Германия распространяла по всему миру победные реляции и обещала закончить "блицкриг" на Востоке в считанные недели. Ровно через месяц после начала войны – 22 июля – фашисты осуществили первый массированный налет на Москву, который, впрочем, был успешно отражен. Тем временем авиация западных приграничных округов несла тяжелые потери. Министр пропаганды Йозеф Геббельс кричал на весь мир, что советская авиация разгромлена, ему вторил главнокомандующий Люфтваффе Герман Геринг: "Ни одна бомба никогда не упадет на столицу рейха!".



Командир 1-го минно-торпедного авиаполка Евгений Преображенский.

Советские летчики между тем готовились ответить "ударом на удар". 27 июля 1941 года 1-му минно-торпедному авиационному полку 8-й авиабригады ВВС Балтийского флота был отдан приказ Главкома Иосифа Сталина: произвести бомбовый удар по Берлину и его военно-промышленным объектам. В 21 час 7 августа 1941 года с аэродрома Кагул, расположенного на острове Эзель, самолеты впервые улетали на Берлин. Затем самолеты вылетали бомбить Берлин и с аэродрома города Пушкин под Ленинградом. Летчикам предстоял тяжелый полет над контролируемой немцами территорией. Маршрут проходил по линии: остров Эзель (Сааремаа) – Свинемюнде – Штеттин – Берлин на расстояние 1765 км, из них над морем 1400 км. Продолжительность полета составила 7 часов. Основной защитой от средств ПВО противника могла стать лишь высота полета, но это была не просто большая высота, а предельная – 7 тысяч метров. Температура за бортом достигала минус 35-40 градусов, из-за чего стекла кабин самолетов и очки шлемофонов обмерзали. Кроме того, летчикам пришлось все эти часы работать в кислородных масках.

В ту ночь над Берлином побывало пять самолетов 1-го минно-торпедного авиаполка во главе с его командиром Евгением Преображенским. Остальные отбомбились по берлинскому предместью и германскому городу-порту Штеттину. "Мое место – Берлин! Задачу выполнили. Возвращаемся на базу!". Эти слова радиста Василия Кротенко прозвучали в прямом эфире в ночь на 8 августа 1941 года над пылающими развалинами военных объектов столицы Третьего рейха. С тех пор в Берлине уже не решались ночью зажигать свет. Так бомбы Преображенского на три с лишним года потушили ночные огни Берлина.

Удар с воздуха был для немцев столь неожиданным, что сначала они приняли советские самолеты за свои, сбившиеся с курса. Огня не открывали, предлагали сесть на один из ближайших аэродромов, и только когда на улицах Берлина начали рваться бомбы, немецкие зенитчики пришли в себя, но было поздно. Отбомбившись, советские самолеты легли на обратный курс. На следующий день в немецких газетах появилось сообщение: "Английская авиация бомбила Берлин. Имеются убитые и раненые. Сбито 6 английских самолетов". Англичане удивились еще больше немцев: "Германское сообщение о бомбежке Берлина интересно и загадочно, так как 7-8 августа английская авиация над Берлином не летала". Немцам пришлось признать поражение от якобы уничтоженной Герингом советской авиации. И это был настоящий удар по обещанному "блицкригу".



Андрей Ефремов командир 2-й группы.



Петр Хохлов флагштурман.

Берлин продолжали бомбить до 5 сентября, но после оккупации фашистами Эстонии полеты с острова Эзель стали невозможны. За август-сентябрь 1941 года экипажи особой оперативной авиагруппы произвели 86 самолетовылетов. 33 раза самолеты долетели до Берлина, на который было сброшено фугасных и зажигательных бомб общей массой 36 тонн. Для сравнения: авиация Англии за весь 1941 год сбросила 35 бомб в районе Берлина. Из-за воздействия сил и средств ПВО противника, а также из-за катастроф во время взлетов, гибели при вынужденной посадке наши потери составили в общей сложности 17, а по некоторым источникам – 18 самолетов. Погибло восемь полных экипажей.

Многие летчики получили за эту операцию различные награды. В день удачной бомбежки – 8 августа – Нарком обороны подписал специальный приказ № 0265 "О поощрении участников бомбардировки Берлина", в котором, помимо благодарности, объявлялось о выдаче каждому члену экипажа по 2 тысячи рублей и устанавливалось, что впредь такие суммы будут выдаваться каждому, принявшему участие в бомбардировке столицы вермахта. Спустя пять дней – 13 августа 1941 года – Указом Президиума Верховного Совета СССР пятерым участникам первых бомбардировок Берлина было присвоено звание Героя Советского Союза: Василию Гречишникову, Андрею Ефремову, Михаилу Плоткину, Евгению Преображенскому и Петру Хохлову. 19 августа 1941 года был подписан еще один приказ наркома "О порядке награждения летного состава ВВС за хорошую боевую работу". В нем было сказано: "Установить денежную награду летчикам-истребителям за каждый сбитый самолет противника в воздушном бою в размере 1000 рублей. В дальнебомбардировочной и тяжелобомбардировочной авиации за каждую успешную бомбардировку лица из состава экипажа получают денежную награду в размере 500 рублей каждый. При действиях по политическому центру (столице) противника за каждую бомбардировку каждое лицо экипажа получает денежную награду в размере 2000 рублей"



Василий Гречишников комадир 3-й группы.

Підготувала Вероніка Дернова.

РИЗИК



Мобільні телефони викликають рак мозку

Проаналізувавши ряд досліджень, які стосуються мобільних телефонів і їх впливу на організм людини, міжнародна комісія з кількох експертів із різних країн, дійшла висновку, що мобільні телефони справді можуть призводити до раку головного мозку.

Експерти провели аналіз зв'язку між захворюваннями на рак і типом електромагнітного випромінювання, яке йде від різних електронних приладів, зокрема, мобільних телефонів, радарів, мікрохвильових печей, тощо.

Мобільні телефони були віднесені до класу 2B. Простими словами, це означає, що з точки зору захворювання на рак, мобільні телефони можуть представляти небезпеку. Нагадаємо, що до цього ж класу входять вихлопні гази від двигунів автомобілів, а також пестициди групи DDT.

Сьогоднішні висновки суперечать тим, які були зроблені минулого року. Нагадаємо, що у 2010 році дослідження не довели, що між виникненням раку головного мозку і використанням мобільного телефону існує зв'язок.

Однак, медики наголошують і на тому, що такої можливості не можна виключити, адже жодне з проведених досліджень не перевищувало період 10 років. Тобто, виключати рак мозку у більш віддаленій перспективі не можливо.

Нагадаємо, що Міжнародне агентство, яке займається вивченням ракових захворювань є однією з установ ВООЗ (Всесвітньої організації охорони здоров'я), саме тому отримані висновки будуть передані до ВООЗ, а також до органів охорони здоров'я деяких інших країн для детального ознайомлення і видання відповідних інструкцій нового типу.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ

Десять порад здорового способу життя

Існує 10 порад, розроблених міжнародною групою лікарів, дієтологів і психологів, які становлять основу здорового способу життя. Дотримуючись їх, можна продовжити й зробити більш приємним наше життя.



1 порада: розгадуючи кросворди, вивчаючи іноземні мови, вироблюючи підрахунки в розумі, ми тренуємо головний мозок. Таким чином, сповільнюється процес вікової деградації розумових здібностей. Активізується робота серця, системи кровообігу і обмін речовин.

2 порада: робота – важливий елемент здорового способу життя. Знайдіть відповідну для себе роботу, яка буде вам в радість. Як стверджують вчені, це допоможе виглядати молодше.

3 порада: не їжте дуже багато. Замість звичних 2.500 калорій обходиться 1.500. Це сприяє підтримці активності клітин, їх розвантаженні. Також не слід впадати у крайнощі та їсти занадто мало.

4 порада: меню повинне відповідати віку. Печінка і горіхи допоможуть 30-річним жінкам уповільнити появу перших зморшок. Після 50 років організму необхідні магній, який тримає у формі серце і корисний для кісток кальцій, а риба допоможе захистити серце і кровоносні судини.

5 порада: майте на все свою думку. Усвідомлення життя допоможе якомога рідше впадати в депресію і бути пригніченим.

6 порада: довше зберегти молодість допоможуть любов і ніжність, тому знайдіть собі пару. Зміцненню імунної системи сприяє гормон щастя (ендорфін), який виробляється в організмі, коли людина закохана.

7 порада: спати краще в прохолодній кімнаті (при температурі 17-18 градусів), це сприяє збереженню молодості. Справа в тому, що і від температури навколишнього середовища залежать обмін речовин в організмі й прояв вікових особливостей.

8 порада: частіше рухайтеся. Вченими доведено, що навіть вісім хвилин занять спортом у день продовжують життя.

9 порада: періодично балуйте себе. Незважаючи на рекомендації, щодо здорового способу життя, іноді дозволяйте собі смачненьке.

10 порада: не завжди пригнічуйте в собі гнів. До різних захворювань більш схильні люди, які постійно лають самого себе, замість того, щоб розповісти, що їх засмучує, а іноді й посперечатися.

Оптимальна праця і достатній відпочинок також впливають на наше здоров'я. Активна діяльність, не тільки фізична, а й розумова, добре діють на нервову систему, зміцнює серце, судини і організм в цілому. Існує певний закон праці, який відомий багатьом. Людям зайнятим фізичною працею, необхідний відпочинок, який не буде пов'язаний з фізичною активністю, і краще, якщо під час відпочинку будуть проведені розумові навантаження. Людям, робота яких пов'язана розумовою діяльністю, корисно під час відпочинку займати себе фізичною роботою.

ВАРТО ЧИ НІ?

Кальян небезпечніший, ніж сигарети

Згідно результатів дослідження, яке проведеного спеціалістами з Баптистського медичного центру під назвою Wake Forest, під час куріння кальяну в організм людини надходить дуже велика доза токсичних сполук, а також чадного газу і диму.



Як показують найсвіжіші дані статистики, популярність кальянів невпинно зростає на тлі тенденції введення повсюдних заборон на куріння.

У рамках дослідження автори також визначили, наскільки сьогодні поширене куріння кальяну серед молоді, зокрема серед студентів. З'ясувалося, що майже 40% студентів хоча б один раз в своєму житті пробували курити кальян, а 46,6 – сигарети.

При цьому, приблизно 25% студентів сказали, що вони є постійними курцями, а 17,4 постійно курять кальян.

Як з'ясувалося, найбільш схильні до куріння кальяну представники чоловічої статі.

За словами експертів вся справа в димі кальяну, до складу якого, як відомо, входить чимало токсичних речовин – окис вуглецю, смол, інші хімічні речовини. І в процесі куріння кальяну людина отримує набагато більшу порцію диму і чадного газу, ніж простий курець, що викурює звичайну сигарету.

Чистота трубки кальяну – це взагалі окреме питання, вважають науковці. Справа в тому, що в ресторанах і кафе трубки не завжди ретельно очищають, а значить всі інфекції можуть дуже легко потрапляти в організм курця.

За словами авторів даного дослідження, найчастіше куріння кальяну здатне викликати рак легенів, а також цілу низку респіраторних захворювань.

ДОСЛІДЖЕННЯ

Шоколад заспокоює людину



Вчені-біохіміки із США відкрили нову властивість шоколаду. За їх словами, шоколад має здатність знижувати агресію. Більше того, він може робити людину добрішою, більш великодушною, спокійною, і так далі.

Секрет позитивного впливу шоколаду на організм людини криється в його складі, а саме в компоненті під назвою глюкоза. Виявляється, глюкоза впливає на поведінку людини і заспокоює її.

Також у своєму звіті вчені зазначили, що підвищення концентрації глюкози змінює людину в кращу сторону. Вона забуває всі образи, погані думки, прощає всі провини, тощо.

Щоб досягти максимально позитивного ефекту від шоколаду, медики рекомендують їсти його не більше два рази на тиждень і в невеликій кількості.

Варто нагадати, що недавно фахівці з'ясували ще декілька позитивних властивостей шоколаду – це підвищення інтелектуальної діяльності головного мозку, зниження ризику виникнення серцево-судинних захворювань та вироблення у людини гормону щастя.

ЦІКАВО

Риси характеру і почерк

Взаємодію між почерком людини і певними рисами характеру вивчає така наука як графологія. Саме за почерком вона здатна багато чого розповісти про людину, про її розумові здібності, самооцінку, силу волі, психічний стан і про багато іншого. Які ж ознаки почерку дають можливість щось з'ясувати про риси характеру людини.

Про те, чи товариська людина, свідчить розмір її почерку. Крупний почерк говорить про товариськість і відкритість її власника, про те, що така людина має багато друзів. І навпаки такий невеликий, дрібний почерк говорить про наявність замкнутого характеру.

Якщо букви в основному незграбні – то перед нами егоїстична людина. А закруглені букви притаманні людині добрій, такій, яка завжди готова допомогти іншим людям.

За натиском можна дізнатися про силу характеру. Сильний натиск говорить про сильну людину за характером, – є ознакою великої волі і посидючості. А бліді літери, які утворюються в результаті слабкого натиску, вказують на людину зі слабким характером, у якої слабка сила волі.

Якщо почерк каліграфічний, то людина в усьому акуратна, завжди виконує зобов'язання, але не самостійна у своїх діях. Правильно написані літери характеризують спокійну людину, яка урівноважена в сфері свого життя. Людям, які постійно активні, веселі і допитливі притаманний розмашистий почерк. Почерк, в якому складно розібратися говорить про енергію, безтурботність, і ще про нервовий стан.

Злите написання, коли у всіх словах літери пов'язані одна з одною, свідчить про те, що в людини добре розвинена логіка. А якщо спостерігаються обриви між літерами – то таким людям властива розвинена інтуїція.

Багато про що може розповісти рядок тексту. Якщо він піднімається, починаючи від початку до кінця – такий рядок спостерігається в оптимістів по життю. А якщо навпаки, опускається рядок до кінця – то це песиміст. Прямі рядки спостерігаються у спокійних людей, які рівно йдуть по життю, які реально оцінюють свої можливості. Наявність нерівних рядків – ознака наявності хитрості, і цілком можливо у такої людини немає совісті.

Але варто знати, що почерк людини може бути різним. Не малу роль грає те, в якому стані перебуває сама людина, який у неї настрій. Також на почерк можуть вплинути й інші фактори. Якщо людина переживає сильні емоції, то при написанні вона може почати сильно натискати, хоча в нормальному стані цього не робить. Але в основному наявність різного почерку свідчить про добрі творчі здібності людини.

Знаючи, що означає почерк, можна краще зрозуміти інших людей і себе самого!

Сторінку підготував Сергій Фурдик.

ДО ДНЯ ПОВІТРЯНИХ СИЛ

Крапки над "і" розставили лише на п'ятий день...

До останнього – п'ятого дня змагань IV-го Відкритого чемпіонату Повітряних Сил Збройних Сил України, так і не було відомо, хто буде першим, другим чи третім і яка команда посяде четверте, а яка п'яте місце.



В Одесі, за інформаційної підтримки Друкованого органу Міністерства оборони України газети "Крила України" фінішував IV-й Відкритий чемпіонат Повітряних Сил Збройних Сил України з міні-футболу, присвячений Дню Повітряних Сил Збройних Сил України.

Участь у змаганнях, які проходили на базі 9-го Спортивного клубу Міністерства оборони України, взяли п'ять команд: збірна Головного управління розвідки МО України (Київ), академії Військово-Морських Сил ім. П. Нахімова (Севастополь), Командування Повітряних Сил ЗС України (Вінниця), Повітряного командування "Південь" (Одеса) та Південного оперативного командування (Одеса).

Відповідно до Положення чемпіонату турнір мав статус ветеранського – вік гравців – 35 років і старші. Ігри проводилися за круговою системою, тобто кожна з команд провела по чотири поєдинки.

Головний суддя першості старший інспектор служби фізичної підготовки і спорту Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковник запасу Олександр Сурін, підсумовуючи, зазначив, що турнір пройшов на високому організаційному рівні, за що висловив подяку начальнику служби фізичної підготовки і спорту ПвК "Південь" майору Роману Бикову та начальнику 9-го Спортивного клубу МО України Олексію Діденку.

– Крім того, варто зауважити, що у прагненні заволодіти головним трофеєм турніру – перехідним кубком командувача Повітряних Сил ЗС України, усі, без винятку, команди-учасники чемпіонату продемонстрували гостру і безкомпромісну боротьбу, – додав Олександр Сурін. – Яскравим тому підтвердженням є той факт, що до фінального ігрового дня не було відомо хто і яке місце посяде у підсумку.

Так, у першій грі п'ятого дня чемпіонату зустрічались команди, які мали у своєму активі лише по одній нічиї і боролись за четверте місце – збірні академії Військово-Морських Сил ім. П. Нахімова та Південного ОК. Фінальний свисток зафіксував на табло нічийний рахунок 4:4, що дало можливість за кращою різницею забитих і пропущених м'ячів у попередніх зустрічах вибороти 4-те місце саме морякам.

Математичне завдання з трьома невідомими вирішувалось у наступному матчі, який закривав цьогорічну першість. Саме від його результату залежала кінцева розстановка сил.

На паркеті ігрового залу свої стосунки взялися з'ясовувати військовослужбовці ГУР, які вийшли на майданчик з максимальним результатом у попередніх зустрічах – три перемоги з трьох можливих, і авіатори ПвК "Південь", які лише раз зазнали гіркоти поразки від команди з вищого штабу – Командування Повітряних Сил.



Капітан команди-чемпіона старший лейтенант Іван Примаченко.

До речі, вінничани у цій ситуації виглядали безпорадними, адже доля їхньої позиції у підсумковому протоколі змагань вирішувалась без їх участі. Поступившись майже на старті турніру команді ГУР, збірна, очолювана начальником воєнно-наукового відділу штабу Командування ПС ЗС України підполковником Володимиром Ковалем, сподівалась на те, що розвідники хоча б не програють своєму супернику. Тоді "срібло" турніру вибороли б саме підопічні Володимира Коваля. У випадку, якщо перемогу з різницею у чотири і більше м'ячів здобувають авіатори Одеси, то саме вони стають чемпіонами, посуваючи вінничан на третю позицію. Та мало хто вірив, що одесити "провчать" ГУР-івців з таким результатом. Перший тайм фінального протистояння завершився з рахунком 1:0 на користь ПвК "Південь". Вже за дві хвилини після старту другої половини зустрічі цифрове табло показувало 2:0. У команди майора Романа Бикова виросли крила за спиною, коли у ворота суперника влетів третій м'яч. Ще один гол – і авіатори з Одеси можуть стати авторами сенсації. Команда розвідників під "проводом" начальника служби спеціальної фізичної підготовки і спорту Головного управління розвідки полковника Олександра Лошкова, взявши тайм-аут, збила переможний порив суперника. За хвилину до завершення матчу команди ще по разу відзначились у воротах один одного і свисток головного судді Олександра Суріна засвідчив підсумкові 4:1 на користь ПвК "Південь".

Таким чином три команди турніру – ГУР, ПвК "Південь" і Командування ПС, маючи у своєму активі по 9 очок, лише завдяки різниці забитих і пропущених визначили переможців і призерів. Звання чемпіонів і кубок вибороли розвідники, срібні нагороди отримали авіатори Одеси, третю сходинку п'єдесталу посіли гравці збірної Командування ПС.

Парад з нагоди урочистого закриття змагань приймав перший заступник командира ПвК "Південь" генерал-майор Сергій Дроздов. Вітаючи учасників чемпіонату, він подякував гравцям, суддівській колегії за пропаганду спорту як важливого засобу виховання військовослужбовців.

– Четвертий чемпіонат з нагоди Дня Повітряних Сил вкотре засвідчив, що саме на таких змаганнях росте і міцнішає військове братерство між видами Збройних Сил України. Майстерність його учасників зростає з року в рік. "Ветеранський" – це лише статус, та я більше ніж впевнений, що кожна з команд де є гравці, яким далеко за 35 років, цілком спроможні дати фору 20-річним футболістам. Дякую вам за гарну, безкомпромісну, видовищну і толерантну гру, – підкреслив генерал-майор Сергій Дроздов.

Усі команди отримали дипломи та грамоти за підписом командувача Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенанта Сергія Онищенка. Кращі гравці чемпіонату були нагороджені іменними грамотами та подарунками. Так, у номінації "Голкіпер турніру" перемогу здобув воротар ПвК "Південь" підполковник Валерій Дуднік. Звання кращого захисника повіз до Севастополя капітан другого рангу Олексій Сісін. Кращим нападником турніру визнали майора Олексія Діденка, який представляв команду Південного оперативного командування. Спільним рішенням суддівської колегії та рішенням капітанів команд звання найкращого гравця турніру було присвоєно підполковнику Володимиру Шишкіну зі збірної Командування Повітряних Сил ЗС України.

Фінал урочистого параду закриття чемпіонату пройшов під спільне виконання акапелло усіма учасниками та вболівальниками Державного гімну України. Справа у тому, що звукопідсилююча апаратура дала збій, коли капітани команд приспускали Державний прапор України. Першими, приклавши долоні до серця, почали співати переможці – команда ГУР. Їх за мить підтримали військовослужбовці інших збірних, судді і вболівальники. Від такого несподіваного експромту перехопило дух. Оце так фінал!

Андрій Панчук.
Спеціально для "Крила України".
Фото Вікторії Агєєвої.

До уваги любителів великого тенісу!

МІЖНАРОДНИЙ ТЕНІСНИЙ ТУРНІР ПОВІТРЯНИХ СИЛ ВІННИЦЯ 2011

Командування Повітряних Сил Збройних Сил України за підтримки командувача виду генерал-лейтенанта Сергія Онищенка у період 01-04 вересня 2011 року проводить перший Міжнародний тенісний турнір Повітряних Сил на Кубок командувача, присвячений Дню незалежності України.

Участь у турнірі візьмуть чоловіки та жінки, які представляють Повітряні Сили Збройних Сил України та країн-сусідів і їх Військові представництва, що акредитовані в Україні, а саме: Республіка Білорусь, Російська Федерація, Республіка Польща, Республіка Туреччина, Словацька Республіка, Республіка Молдова, Румунія, Угорська Республіка.

Склад учасників від кожної країни – шість військовослужбовців і працівників, які мають чи мали відношення до Повітряних Сил та бажають брати участь у турнірі для визначення переможця та призерів у командному та особистому заліках, решта учасників від кожної країни, які не увійшли до своїх команд, беруть участь в турнірі та виборюють першість в особистому заліку.

Остаточний порядок (регламент) проведення турніру та розподіл учасників турніру по сітці для участі в змаганнях будуть прийняті та доведені на організаційній нараді – 31.08.11 (з урахуванням заявленої загальної кількості учасників турніру). За детальною інформацією про порядок реєстрації учасників та умов проведення турніру можна звертатись до:

– відділу міжнародного військового співробітництва Командування Повітряних Сил Збройних Сил України – Майданюк Петро Филимонович, головний координатор-керівник турніру, контактні телефони: (0432) 59-60-42, факс: 26-32-73, моб. тел.: (+380 67) 430-86-01, e-mail: vmvs-ps@ps.mil.gov.ua;

– групи фізичної підготовки і спорту управління бойової підготовки Командування ПС Збройних Сил України – Сурін Олександр Миколайович, головний суддя турніру, контактні телефони: (0432) 26-81-06, моб. тел.: (+380 67) 215-18-45, (+380 050) 634-32-36.

Чекаємо на Вас!

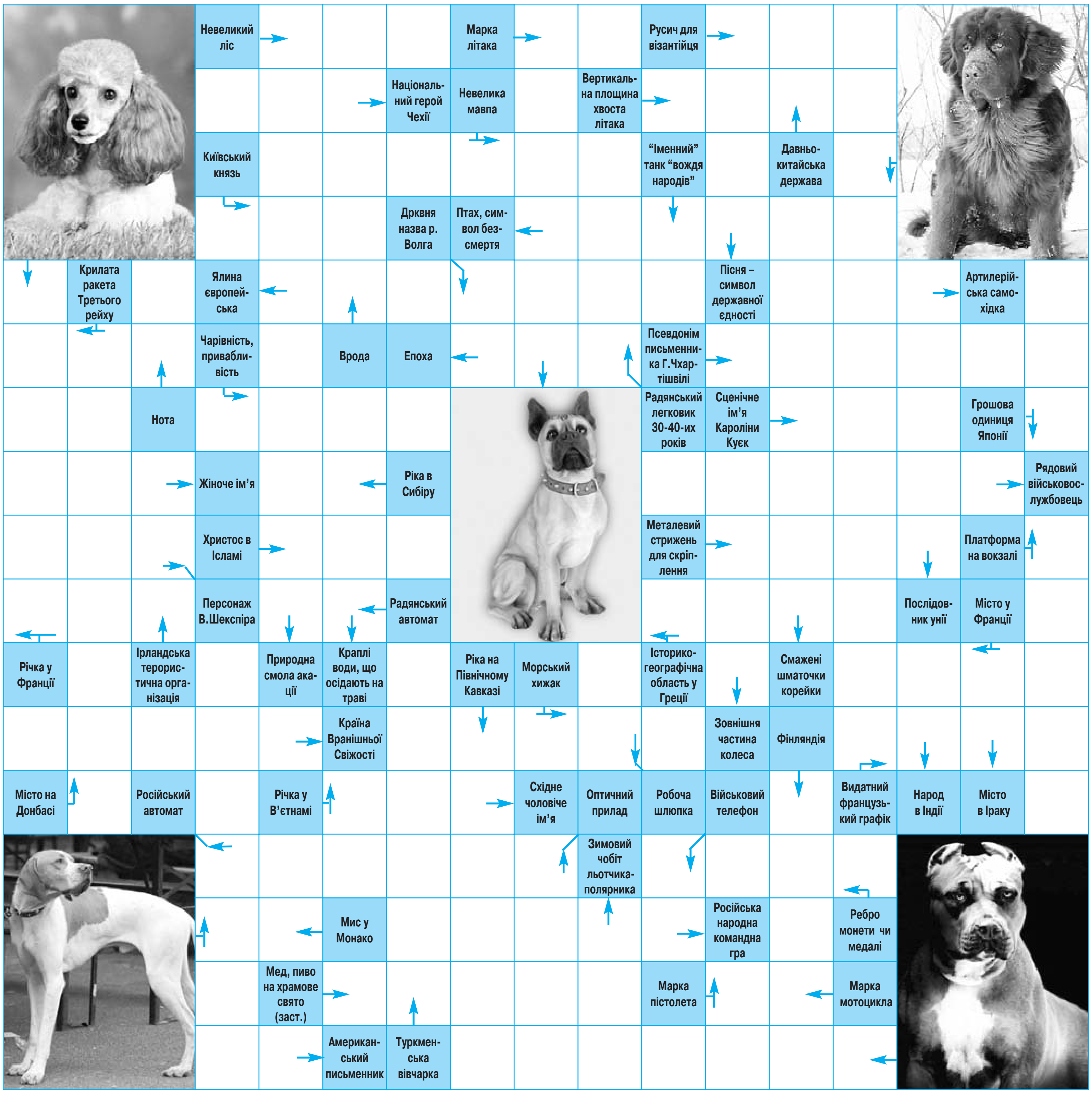
З повагою Адміністрація тенісного турніру.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка:
"Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112228
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



СУДОКУ

1							8	
		4						
8	7			6	5	4		1
					4	6		
4	5			3			9	7
		1	7					
7		9	6	8			4	2
						7		
	1							8

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 30



АВТОДРОМ

BMW розсекретила гібридний спорткар



Компанія BMW офіційно представила прототип гібридного спорткара i8, серійне виробництво якого розпочнуть за три роки. Світова прем'єра цього концептуального автомобіля відбудеться у вересні на моторшоу у Франкфурті.

Спорткар з посадковою формулою 2+2 побудований на алюмінієвому шасі із кузовними панелями, виготовленими з посиленим вуглеволокном пластику. Габаритна довжина прототипу складає 4632 міліметра, ширина – 1955 міліметрів, висота – 1280 міліметрів, а колісна база дорівнює 2800 міліметрам. Маса машини досягає 1480 кілограмів. Обсяг багажного відсіку – 150 літрів.

Гібридна силова установка BMW i8 складається з 1,5-літрового трициліндрового бензинового турбомотора потужністю 220 кінських сил, що за допомогою коробки передач із двома зчепленнями відповідає за роботу задніх коліс, а також 170-сильного електродвигуна і двоступінчастої трансмісії, що приводять у рух передні колеса.

Комплект літі-іонних акумуляторів розташовується посередині спорткара, що дозволило домогтися ідеального розподілу маси по осях у співвідношенні 50:50. Також машина оснащена системами "старт-стоп" і рекуперації енергії під час гальмування.

З нуля до ста кілометрів за годину новинка здатна прискоритися за 4,6 сек. Максимальна швидкість автомобіля обмежена електронікою на позначці 250 кілометрів за годину. Винятково на електротязі спорткар зможе проїхати 35 кілометрів, після чого в роботу включиться двигун внутрішнього згоряння. Середня витрата пального і 8 складе 2,7 літри на сто кілометрів пробігу, а рівень викидів CO_2 – 66 грамів на кілометр. На повну зарядку батарей від побутової електромережі потрібно 1 годину 45 хвилин.

Компанія BMW також розглядає можливість випуску в найближчі кілька років відкритої модифікації спорткара i8, що одержить м'який дах, який складатиметься у спеціальну нішу.

Раніше була представлена ще одна модель з лінійки екологічно чистих машин – 170-сильний компактний електрокар i3. Цей автомобіль також дебютує на моторшоу у Франкфурті. Серійне виробництво моделі почнеться у 2013 році.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

НОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Чому людина сивіє?

На це питання намагаються відповісти нові дослідження науковців відділення дерматології Медичного Центру Лангон при Нью-Йоркському Університеті під керівництвом доцента Маюми Іто.

Дослідники змогли розпізнати, яким чином клітини волосся "запитують інформацію" про пігментацію в інших клітин, які відповідають за колір волосся. Результати цих досліджень, їх автор Пьюл Раббані, опублікував у журналі Cell.

Науковці продемонстрували, що знайдений ними сигнальний механізм опосередкований білком Wnt, що бере участь у регуляції безлічі біологічних процесів, може змінювати пігментацію волосся.

Фахівцям уже давно відомо, що колір волосся забезпечується погодженим функціонуванням двох типів стовбурових клітин волосяних фолікул, з яких утворюються епітеліальні клітини і меланоцити, які, у свою чергу, виробляють меланіни – пігменти, відповідальні за колір волосся (а також шкіри й очей). Однак механізми взаємодії цих клітин дотепер були невідомі.

За допомогою генетично-модифікованих мишачих моделей дослідники проаналізували роль опосередковуваних білком Wnt сигнальних механізмів у спільній роботі епітеліальних стовбурових клітин волосяних фолікул і стовбурових клітин, що дають початок меланоцитам, результатом якої є ріст волосся і їхня пігментація. Вони також продемонстрували, що відсутність, а також придушення або порушення активності цих механізмів в епітеліальних стовбурових клітинах волосяних фолікул перешкоджає відростанню втраченого волосся. Порушення взаємодії між цими клітинами й клітинами-попередниками меланоцитів, також опосередковуваної білком Wnt, запобігає активації останніх і, відповідно, веде до порушення синтезу пігментів і посивіння волосся, що є однією з ознак старіння організму.

Епітеліальні стовбурові клітини спонукають до створення білка Wnt, на початкових стадіях росту фолікула волосся, що активує відповідні сигнальні механізми як у самих епітеліальних стовбурових клітинах, так і в стовбурових клітинах, що дають початок меланоцитам. Активація цього сигнального механізму запускає ріст стовбурових клітин обох типів. Примусова активація опосередкованого Wnt сигнального механізму в епітеліальних клітинах волосяних фолікул допомагає появі білка эндотеліна, що стимулює появу меланоцитів.

Результати дослідження вказують на те, що маніпуляції над знайденими сигнальними механізмами теоретично можна використати не тільки для усунення посивіння волосся, але й для лікування злоякісної меланоми, що характеризується неконтрольованим ростом меланоцитів. Дослідники також відзначають, що ідентифікований ними механізм є моделлю регенерації складних органів, що здійснюється за допомогою взаємодії стовбурових клітин різних типів.